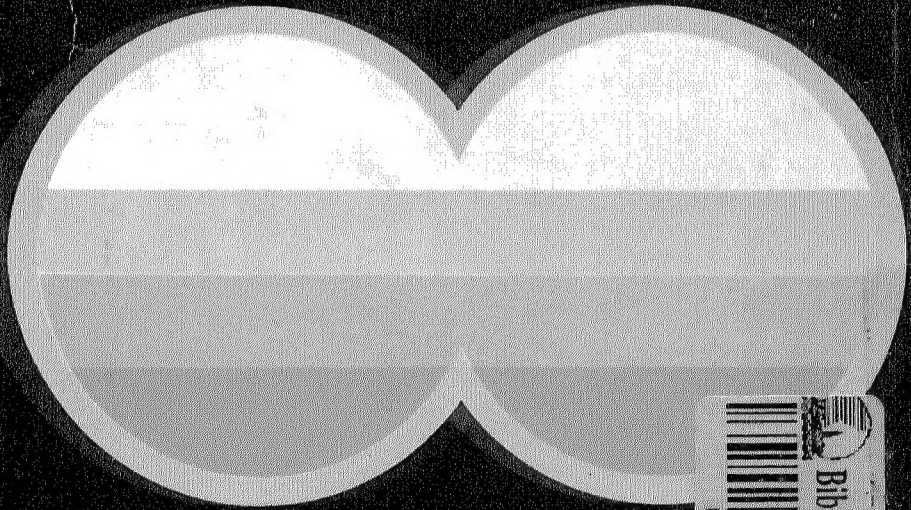
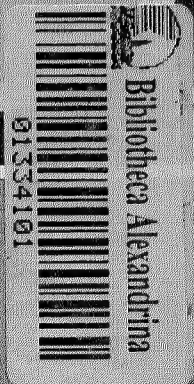


المؤسسة
العربية
لدراسات
والتنشر

مذكرات أمير البحر دونيتز



ترجمة: جورج عبد الله



مذكرات امير البحر دونيتز

صدر هذا الكتاب أصلاً باللغة الفرنسية بعنوان :

Dix ans et Vingt jours

Par :

Le Grand - Amiral Dœnitz

جميع الحقوق محفوظة

المؤسسة العربية
للدراسات والنشر

بناية برج الكارنتون ، ساحة التحرير - ط ١ ، ١٠٧٩
سرايا - موكيال - بيروت - ص ١٠٥٦٠١١

الطبعة الأولى

١٩٨٦

مذكرات أمير البحر دونيتز

**ترجمة :
جورج عبدالله**

**المؤسسة
العربية
للدراسات
والنشر**

كان « دونيتز Doenitz » آخر رؤيس دولة في المانيا الوطنية - الاشتراكية (النازية) . ففي ٣٠ نيسان (ابريل) ١٩٤٥ عهد اليه بسلطاته « هتلر » الذي انتحر في اليوم التالي في المعتقل الذي كان يشغله في برلين تحت المستشارية . وفي الواقع حكم « دونيتز » من اول ايار (مايو) لغاية ٢٢ منه ، بعد ذلك ، اوقفته سلطات الحلفاء وادعته السجن قبل ان يحاكم امام محكمة « نورمبرغ Nuremberg » بتهمة جرائم حرب . حكم عليه بالسجن عشر سنوات ، واخلي سبيله بعد بضع سنوات .

سبق ان نشرت مذكرات « دونيتز Doenitz » ، التي نعرضها هنا ، منذ ثلاث سنوات تحت عنوان : « عشر سنوات وعشرون يوما » . ان الفائدة العميقة التي يظهرها هذا الكتاب حول الحرب الاخيرة تطلبت اعادة طباعته ، لكن بحجم اكثر ملائمة ، بحيث يصل الى قطاع اكبر من الجمهور . بالاضافة لذلك ، فقد حُذفت من الطبعة الجديدة بعض الملاحق والمقاطع التي ارتوي انها تقنية اكثر مما ينبغي .

نظراً لتربية « دونيتز Doenitz » حسب قواعد اخلاقية بعيدة عن السياسة منذ ان كان طالباً في البحرية الملكية ، فقد اصبح الصورة عنها للقائد الحربي المتمتع بالحس الرفيع بالواجب . وسيقوم بهذا الواجب حتى النهاية . ففي فوضى الهزيمة لم يتهرب من خلافة « هتلر » . وهو الذي سيعطي الامر بالاستسلام بوصفه آخر رئيس « للرايخ Reich » .

بعد ذلك وخلال عشرين يوما ، حاول - غالباً بنجاح - ان ينتزع من الروس ما تبقى من القوات الالمانية ، وان ينقذ مئآت الملايين من المهجرين المدنيين من مقاطعات الشرق . ولقد نجح في سحب اكبر قوة من جيوش المانيا في الوسط والشمال الى الخطوط الامريكية رغم اوامر « ايزنهاور Eisenhower » التي تلزم افواجه بقتل الجنود الالمان حتى ولو كانوا عزلاً ، وهذا امر لم يُعط ابداً في أي حرب وبالأحرى بعد الاستسلام .

مُنظم اسطول الغواصات ثانية في العام ١٩٣٥ ، وقائد اساطيل الغواصات عام ١٩٤٠ ، ومبتكر هجمات « قطع الذئب » في المحيط الاطلسي ، وفريق اول بحري في العام ١٩٤١ ؛ خلف « ريدر Röder » في العام ١٩٤٣ على رأس سلاح البحرية الالماني ورقي لرتبة الاميرال الأول . سيقى « دونيتز Doenitz » في التاريخ كأحد الاستراتيجيين الأكثر كفاءة في الحرب البحرية . كان كذلك مفاوضاً ماهراً ازاء الملك « فيكتور عمانوئيل Victor-Emmanuel » مثلاً اثناء الهدنة الايطالية واتخذ بمبادرة ذاتية قرارات سياسية مهمة في الايام الاخيرة للحرب^(١) .

(١) ان عرض مذكرات « دونيتز Doenitz » في سلسلة « انظر Voici » فرض حلف بعض المقاطع ، وهكذا فلقد حذفت من الطبعة الأصلية الفصول التالية : الخامس والسابع والتاسع والعاشر والثالث عشر والخامس عشر والسادس عشر ، ولكن حرصنا على ألا نفسد فكرة الكاتب وان نحترم تتابع التسلسل التاريخي للاحداث .

الفصل الأول

تمهيد

في نهاية ايلول (سبتمبر) ١٩١٨ ، كنا نتهيئاً للإبحار بغواصاتنا من « بولا Pola » - مرفأ حربي نمساوي على الادرياتيک - انا شخصيا ، آنذاك رائد في مقتبل العمر ، والنقيب « ستينبوير Steinhöfer » حامل وسام الاستحقاق من رتبة فارس . كنا ننوي الهجوم معا ، بالقرب من مالطة ، على القوافل الانكليزية الكبيرة الآتية من قناة السويس ، على ان نقوم بالعملية على سطح الماء ، في الليل ، في غضون فترة الهلال (الغرة) . لقد اردنا اختراق خط سفن الحراسة والوصول الى ارتال سفن الشحن مستفيدين من الظل الصغير الذي تقدمه الغواصة . وكنا قد اخترنا لهذه العملية التي نشترك فيها معا غواصتان - وهي العملية الأولى من نوعها حسب معرفتنا - نقطة الالتقاء على مسافة ٥٠ ميلا من « رأس باسيرو Cap Passero » ، الطرف الجنوبي - الشرقي من « صقلية Sicile » وبدرجة ١٣,٥° من خطوط الطول . حتى ذلك الحين كانت الغواصات تعمل دائما منفردة لأن واسطة الاتصال الوحيدة ، اللاسلكي ، لم تكن تسمح بالتعاون . ولم تكن قد استخدمت بعد الموجات المتوسطة والقصيرة ، لذا فإن الارسال من تحت الماء كان مستحيلا ، وحتى يتم ذلك من على سطح الماء كان يتوجب رفع ساريتين تحملان هوائي (انتين) ، ومع ذلك يبقى مدى هذا الارسال ضعيفا حتى مع استخدام طاقة قوية الى حد ما . وفي مثل هذا الوضع لم يكن باستطاعة الغواصة الغطس بسرعة فكانت والحالة هذه معرضة كثيرا (لثيران العدو) ، وغير قادرة على الهجوم .

في مساء ٣ تشرين اول (اكتوبر) وصلت نقطة الالتقاء كما هو متوقع ، وبعثا انتظرت « ستينبوير Steinbuer » ولقد علمت فيما بعد ان عطلا حال دون ابحاره في الوقت المطلوب .

وحوالى الواحدة صباحا لاحظ حراس برج الغواصة شيئا من الظلام بشكل مستطيل في الافق الجنوبي - الشرقي . كان منطادا مقيدا ، مقطورا الى مدمرة ، حيث كانت آنذاك تستخدم المناطيد في مقدمة القوافل . ميزنا بسرعة ظلال سفن الحراسة ثم ظلال سفن الشحن الضخمة المكلفين باغراقها والآتية من الهند والشرق الاقصى الى مالطة . اجتزت حاجز écran المدمرات دون ان ارى وناورت للهجوم على اول سفينة شحن من الرتل الخارجي ، في هذه اللحظة كان التشكيل كله يتجه نحوي ، وعليه على الأرجح بحركة متعرجة منتظمة ، وباستخدامي لكل طاقة ساعد الغطس نجحت في العبور بدقة نحو مؤخرة السفينة التي كنت قد اتخذتها هدفا ، وهكذا وصلت بين الرتلين . عاودت مناورة الهجوم على سفينة شحن من الرتل الثاني ثم قذفت . ارتفع سيل هائل من الماء تبعه دوي انفجار قوي ، حين كانت مدمرة قد وصلت نحوي بسرعة كبيرة ، فغطست بسرعة وانتظرت قنابل الاعماق ، لكن لم تصل اي منها ؛ ربما خاف القائد الانكليزي ان يؤدي استخدامها الى الاضرار بمراكب اخرى .

ابتعدت ، وعندما تجاوزتني القافلة عدت الى سطح الماء لألحق بها واحاول الهجوم ثانية قبل طلوع النهار . رأيت مدمرة بالقرب من النقطة حيث كانت قد أغرقت سفينة شحن ولكنها لم تكتشفني . ظهر الفجر قبل الاوان . وكنت قد وصلت الى مقدمة القافلة عندما اجبرني طلوع الضوء على الغوص من جديد . كنت انوي البقاء في حالة « الغطس المثاقفي » Immersion Périscopique ولكن ما حدث كان عكس ذلك ، فقد فُتد مركبي - وهو « جيرمانيا Germania » نموذج « ب ٣ . B.III » - توازنه الطولاني بسبب تغيرات عديدة طارئة ، فاتخذ فوراً انحرافاً سلبياً خطيراً ، فقد سال حامض الحاشدة ، وانطلقاً النور فاندفعنا نحو

القعر وكان العمق في ذلك المكان يتراوح بين ٢٥٠٠ و ٣٠٠٠ م غير ان بنيان مركبنا لم يكن يسمح بالغوص تحت الماء اكثر من ٦٠ الى ٧٠ مترا ، اذ يصبح هيكله ، بعد ذلك ، مهدداً بالتحطم . امرت بالانزلاق حيث كان ويادارة محركات الآلات للسير الى الوراء ، وبلاستفادة من ساعد الغطس كله لكسر سرعة الاندفاع. أضواء الملازم « ميسن Missen » - معاوي الرائع مضغط غطس البرج Manomètre بمصباح جيب . واستمرت الابرة بالدوران الى اليمين ، وتوقفت لحظة بين ٩٠ و ١٠٠ متر ثم دارت بسرعة في اتجاه معاكس. اذاً فسيلان الهواء المضغوط في الصوابير كان قد لعب دوره ، ولكن نظرا لزيادة قابلية العوم عند الغوص من الآن فصاعدا ، فلقد ظهرت فجأة من الماء كمعصا غرزت في الماء وتركت . فتحت كوة البرج بسرعة ، فإذا بنا وسط القافلة في وضوح النهار. كل السفن كانت قد استنفرت للقتال ، وشغلت صفارات انذارها ، وتحركت لتدير الينا الكوئل (المؤخرة) وترمي علينا . واسرعت المدمرات . كنت اريد الاختفاء مجدداً تحت سطح الماء ولكن لم يكن لديّ بعد هواء مضغوط ومن جهة اخرى ، كان الماء قد تسرب الى الغواصة المصابة سابقا . فهمت انها النهاية واعطيت امرا بالاختلاء .

فكنا طردا ضحنا من الاسفنج كان قد انتشل في العشية وربط بالانشاءات العلوية واخذ كل فرد قطعة كبيرة من الاسفنج اضافة لصدار النجاة . فقدنا للأسف سبعة من رجالنا بينهم المهندس الميكانيكي الملازم اول « جيسشن Jeschen » .

غرق الغواصة فاستسلمنا للسباحة الى ان اتت خافرة والتقطتنا .

هكذا كانت نهاية خدمتي كغواص في اثناء الحرب العالمية الأولى. ومع ذلك علمتني هذه الليلة درسا اساسيا : فمن جهة كان الهجوم الليلي على قافلة يتيح فرصا كثيرة للغواصة ومن جهة اخرى كان باستطاعة عدة غواصات الهجوم في آن واحد بحيث تلاقي بالتأكد حظاً أوفر ، لأن

القوضى التي تسببها الانفجارات وغرق السفن ، كانت ستحد من حرية عمل المدمرات وتستجبرها على التشتت . ان الاعتبارات الاستراتيجية وحتى التكتيكية زكت ايضا الهجوم المجمع .

حققت حرب الغواصات انتصارات عظيمة جدا في العام ١٩١٧ ولكن كان لتصميم اسلوب القوافل المخفورة اثر حاسم . أفرغ البحر من السفن وبقيت الغواصات زمنا طويلا لا ترى شيئا ثم وجدت فجأة امام تجمع من ٣٠ الى ٥٠ سفينة شحن محمية بسفن حربية من انواع مختلفة . فعندما كان يرى قبطان غواصة احدى هذه القوافل ، بالصدفة في اكثر الأحيان ، كان يهجم ويلاحق الموكب ، ليبدأ من جديد بقدر ما يسمح بذلك ، له ولرجاله ، التعب العصبي والجسدي . وبينما كان يُغرق على الأكثر بعض السفن ، أي نسبة مئوية قليلة جدا كانت القافلة تتابع سيرها الى انكلترا حاملة مؤن وأعتدة .

كان يبدو اذاً من الضروري ، تحريك اكثر ما يمكن من الغواصات ضد مجموع القافلة التي كان يُحظى باكتشافها .

كان هذا هو الدرس الذي فكرت به ملياً في اثناء اسري . وإثر عودتي الى المانيا في تموز (يوليو) ١٩١٩ سألني قائد البحرية الجديد في « كيال Kiel » اذا كنت ارغب البقاء في الخدمة .

أجبت : أعتقد اننا سنمتلك غواصات قريباً ؟
في الواقع كانت معاهدة فرساي قد منعت بشكل قاطع المانيا من امتلاك سفن من هذا الصنف .

اجابني - أنا متأكد ، فذلك لا يمكن بقاءه هكذا ، فخلال سنتين او ثلاث سنملك غواصات مرة اخرى . اني اعتقد ذلك .

استولى هذا الرأي على قراري . فلقد جعلت مني الحرب غواصاً متحمساً . كنت مفتوناً بهذا النوع من الملاحة الفريدة لهذا الحد ، حيث يبقى الانسان سيد نفسه فوق مساحة المحيط الشاسعة والذي يتطلب ليس

المعرفة فحسب بل وكثيرا من القوة المعنوية ، كنت مفتونا بهذا التضامن الذي يولد تلقائيا ، لأن المصير مشترك ، وبما ان شروط الحياة هي ذاتها بالضبط للجميع ، فإن كل الرجال من القائد حتى اصغر بحار يشعرون بأنهم متضامنون ، وبأن كل انسان ضروري للآخر . وكل غَوَّاص احس بهذا الشعور في قرارة قلبه ، اعتبر نفسه اسعد من ملك ، ولم يكن ليبدل موقعه مع أي كان . من اجل ذلك كنت قد سألت اذا كنا سنملك غَوَّاصات قريبا .

غير ان الامور جرت بشكل مختلف . فلقد بقيت المانيا مقيدة بسلاسل فرساي . ولم نملك غَوَّاصات «U.Boote» إلا في العام ١٩٣٥ والى ذلك الحين توجب عليّ ان اتلاءم مع غيابها . فأصبحت بحاراً على سطح الماء قبطان « نشافة Torpilleur » ، قائد فرقة بحرية ، ضابط ملاحه على متن مركب اللواء « فون لوفنفيلد Von Lownfeld » الذي كان قائدا عاما لقوات البلطيق ، واخيرا ضابطا للطراة Croiseur-école « إمدن Emden » .

قصدت من كل ذلك انني في غضون هذه السنوات درست بعمق تكتيك السفن العائمة . فلقد كانت قيود معاهدة فرساي قد شلّت بحريتنا ماديا ، فجرت محاولة التعويض عن ذلك بقدر متزايد من السرعة ، بتدريب وتنشئة اكثر تقدما . كان المقصود دراسة الاوضاع التي يزيد فيها الضعيف فرص نجاحه بسبب ان الخصم لا يستطيع استخدام كل امكانياته . انها تظهر خاصة في القتال الليلي الذي يتطلب مهارات عالية جدا من جانب المنفذين ، والذي ، حتى في زمن السلم ، لا يتقدم دون مخاطرة مؤكدة . يستطيع الضعيف ان يسبب فيه المفاجأة بظهوره بغتة من الظلام حيث يعثر بسرعة على الامان . آنذاك لم يكن يوجد بعد الرادار الذي يسمح بالرؤية في الليل . اشرف على هذا التدريب المكثف ، المخطط البارز « الفريق اول زينكر Amiral Zenker » خاصة في المعارك الليلية عندما قاد القوات البحرية قبل ان يصبح « قائد البحرية Chef de la marine » .

كوّن التعليم الذي حصلت عليه في غضون هذه السنوات ، التكملة
الضرورية لتجربتي في زمن الحرب التي كانت قد بدأت في البحر الاسود
حيث كنت قد ابهرت على متن « بروسلو Breslou » من العام ١٩١٤ الى
العام ١٩١٦ ، كان الاسطول الروسي يتمتع بتفوق واضح جدا على هذا
المسرح . لذلك كانت كل عملياتنا كلعبة هروفاً حقيقية ، حيث كنا في كل
مرة نغامر بكل شيء ، لأنه كان يتوجب علينا ان نعود بعد كل معركة الى
البوسفور المكان الوحيد الذي يمكننا ان نلتقي فيه بأمان . ومن العام ١٩١٦
الى العام ١٩١٨ تلاحقت تجربتي على الغواصات حيث بدأت كضابط
حراسة لأنتهي كقبطان . هذه التشبثة المزدوجة - فوق الماء وتحتها - التي
علمتني ، في الوقت نفسه ، الطرق الهجومية والدفاعية ، كانت ثمينة للغاية
بالنسبة لي ، بدءاً من العام ١٩٣٥ عندما كان عليّ ان اطوّر سلاح
الغواصات الجديد .

اعتبر هذه التشبثة ضرورية لقبطان الغواصة . كذلك يتوجب على
الفريق اول بحري المكلف بالدفاع عن القوافل والقتال ضد مدمرات
العدو ، ان يكون قد خدم كغواص . هذه هي الطريقة الوحيدة للوصول
الى اتخاذ الخطوات الأكثر فاعلية دون تردد . ولم يكن تشرشل الذي اكتسب
من الحرب البحرية معرفة غير اعتيادية بالنسبة لرجل دولة ، يجهل هذه
الضرورة . ففي العام ١٩٤٢ اوكل مهمة تنظيم الدفاع عن قوافل الاطلسي
الحيوية الى الفريق اول بحري « ماكس هورتون Max Horton » الذي كان
قد حصل على خبرة كبيرة كغواص في غضون الحرب العالمية الأولى ثم قاد
بارجة وطرادات ، جاعلاً منه بذلك خصمي الرئيسي .

في تموز ١٩٣٥ وعند عودتي من رحلة قادتي من جنوب افريقيا الى المياه
الهندية ارسيت الطرادة « ايمدين Emden » في مرسى « شيلليغ Shillig » في
« الجاد Jade » ، اتي لرؤيتي على متن الطرادة الفريق اول بحري « رادير
Ræder » ، قائد البحرية آنذاك ، وكان قد وصل في اليوم ذاته الرائد
« ليتجين Lutjens » الذي غرق مع « البيسمارك Le Bismarck » في ايار

١٩٤١ ، عائدا من جولة في امريكا الشمالية والجنوبية على متن « كارلسروه Karlsruhe » . وحين كنا مجتمعين في حجري قَدَمنا « ليتجين Lutjens » وانا ، كشفاً لمسؤولنا وعرضنا عليه اقتراحات بصدد البرنامج اللاحق . الا انه قَدَر ان « الكارلسروه Karlsruhe » ستعود الى امريكا ، في حين ان « الاعمدين Emden » ستزور اليابان والصين و Les Indes Néerlandaises وبحار الجنوب واستراليا . كان « ليتجين Lutjens » قد اراد استبدال هذه الرحلات فاعترضت ، مؤكدا ، ان الاعمدين بسبب ماضيها المجيد ، وبقيادة المقدم البحري « فون ميللير Von Muller » توجب عليها تقليديا ان تظهر في الشرق الاقصى . ولمفاجأتنا الكبرى قطع الاميرال « رادير Roeder » المناقشة معلنا :

- من غير المجدي ان تنازعا ، تغادران طراداتكما يا سادة . « ليتجين » يصبح « مدير الافراد Directeur du Personnel » في اركان الحرب العامة ، مع مهمة تشكيل الضباط الضروريين للبحرية الجديدة ، اما انت « دونيتز Doenitz » فستحمل مسؤولية تكوين اسطولنا الغواص .

لقد فاجأنا كلياً التغيير الذي جعله توقيع الاتفاق البحري مع انجلترا ضروريا ، ولم يسبب لي بالضبط سرورا . فلقد فتنتني للغاية الرحلة البحرية في الشرق الاقصى . فلم تكن الغواصات تحتل مركزا مهماً في الاسطول المنسجم كثيرا حين تصورناه . كان احساسني بأنني وُضعتُ في خطّ المرأب .

لقد بينَّ المستقبل ان هذا الاحساس كان مغلوطا ، وسيمارس التعيين الذي اعلمني به الاميرال « رادير Roeder » في هذا اليوم من العام ١٩٣٥ تأثيرا حاسما على ما تبقى من حياتي . لقد حمل لي كل ما يملأ حياة الرجل بالعمل : المسؤوليات ، النجاح والفشل ، الاخلاص والاحترام من جانب رؤوسيه ، المحن والمعاناة الشخصية .

الفصل الثاني

مهمة جديدة

تعهدت ألمانيا بموجب المعاهدة البحرية الموقعة مع انكلترا بتاريخ ١٨ حزيران (يونيو) ١٩٣٥ ، بتحديد حمولة اسطولها بنسبة ٣٥٪ من حمولة الاسطول البريطاني .

ويمكن تفسير هذا التحديد الطوعي بظروف ألمانيا ، التي كانت معاهدة فرساي قد اجبرتها على تخفيض قواتها المسلحة بشكل متشدد كثيرا في حين ان القوى المنتصرة ، التي كان يتوجب عليها ايضا ، ان تخفض قواتها المسلحة لم تمثل لهذا التحديد . وفي ١٦ اذار (مارس) ١٩٣٥ ، اعاد هتلر ، الراغب في التحرر تدريجيا من هذا الاذلال الخدمة العسكرية الالزامية . ولفصل انكلترا عن المعارضة المتوقعة من جانب المنتصرين السابقين ، كان هتلر قد بدأ ، من قبل ، مفاوضات بشأن تحديد المعدات الحربية البحرية ، اذ كان يعتقد بأنه سيكسب حياد انكلترا السياسي من خلال تأكيده الواضح على رغبة ألمانيا في عدم مهاجمتها ابدا . وبرهنت الاحداث على أنه ارتكب بذلك غلطة . فلقد كان موقف الانكليز ازاء أية دولة اوروبية يتحدد دائما بالاسباب السياسية والاقتصادية ، حتى وان لم تشكل هذه الدولة تهديدا فوق البحر . فحالما كانت تظهر لهم دولة وقد اصبحت اقوى مما ينبغي ، كانوا يحسون بأنهم مستهدفون في جوهر سلطتهم ، أي في تفوقهم الاقتصادي انسجاما مع سياستهم الشهيرة والتقليدية بحفظ التوازن في القارة . ولقد كان من الضروري ان يتضح

ذلك جيدا بعد العام ١٩٣٥ ، على الرغم من المعاهدة البحرية والقيود التي كانت ألمانيا قد ألزمت نفسها بها .

ولكن يُفهم ان الانكليز كانوا قد قبلوا عرض هتلر في العام ١٩٣٥ . وبناء عليه حددت المعاهدة حمولة الاسطول الألماني بنسبة ٣٥٪ من حمولة الاسطول البريطاني ، وذلك في كل انواع السفن عدا الغواصات ، حيث كانت النسبة ٤٥٪ ويمكن رفعها الى ١٠٠٪ اثر مفاوضات ودية . وكانت النتيجة بالنسبة الينا ما يلي :

١٨٤ الف طن	بوارج
٥١ الف طن	طرادات ثقيلة
٦٧ الف طن	طرادات خفيفة
٤٧ الف طن	حاملات طائرات
٥٢ ألف طن	مدمرات
٢٤ الف طن	غواصات (٤٥٪)

يلاحظ ان هذا الرقم الاخير هو الاصغر بينها ، على الرغم من نسبة الـ ٤٥٪ ، وما كان بذلك ثمة شيء غير طبيعي جدا . فمن جهة تخضع انكلترا للواردات البحرية من مؤونة ومواد اولية بسبب وضعها كجزيرة . ومن جهة ثانية ترتدي الاتصالات مع امبراطوريتها طابعا مهما . لقد كانت مهمة بحريتها عبر التاريخ كله ، تأمين حرية اتصالاتها البحرية . وتتطلب هكذا مهمة سفنا عاثمة وليس غواصات ، فهذه الاخيرة غير ملائمة بسبب قابليتها الكبيرة للاصابة «Vulnérabilité» على سطح الماء ولسرعتها غير الكافية ، ولقلة ارتفاع برجها اكثر مما يجب والذي لا يسمح بمراقبة افق شاسع . فهي سفن هجومية اساسا . وكون انكلترا لم تعرف هي نفسها عدوا دائما ، لم تطور اسطولا غواصا كبيرا كان يمكنه ان يكون نافعا لمواجهة . (ففي العام ١٩٣٩ كان عندها ٥٧ غواصة ، وفرنسا ٧٨ ، والتي كان يتوجب عليها دور ثانوي) . لذلك فقبولها ان ترى الاسطول الألماني الغواص يرتفع لنسبة ٤٥٪ او حتى ١٠٠٪ نسبة لاسطولها لم يكن يعنى

شيئا . فما كان من الممكن ان تشكل الغواصات عنصرا هاما في الاسطول المنسجم الذي نوت المانيا ببناءه .

حدث آخر، ففي العام ١٩٣٦ وقعت في لندن القوى البحرية المعاهدة التي اشبعت الرغبات الانكليزية حول الاستخدام العسكري للغواصات ، فلقد كان يتوجب على هذه السفن (الغواصات) ان تتصرف كأي مركب عائم خلال عملها بالنسبة للسفن التجارية . فالتجار لم يفقدوا هذه الميزة والحماية التي خصّتهم بها المعاهدة، حتى ولو كانوا يملكون مدافع بشرط ان « تستخدم فقط للدفاع » وعليه، بناء على « امر الاسر » (تطبيق الماني للتعليمات الدولية المتعلقة بتفتيش واسر سفن التجارة) كان يتوجب على الغواصات ان تطفو على سطح الماء لايقاف وتفتيش احدى هذه السفن .

واذا كان هذا التفتيش قد اثبت انه يحق له شرعياً اغراق المركب ، كانت الغواصة تتحمل مسؤولية ضمان سلامة طاقم السفينة . والحالة هذه ، لم تكن زوارق الانقاذ تعتبر كمأمن ، حسب معاهدة ١٩٣٦ . لذا كان يتوجب على الغواصة ان تحمّل هذا الطاقم على متنها ، او بما ان ذلك كان مستحيلا عامة ، ان تمتنع عن تدمير السفينة .

وفي ٢٣ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٣٦ وقعت كذلك المانيا هذه المعاهدة التي تقلّل ايضا من القيمة العسكرية للغواصات .

ليس هذا كل شيء فبعد الحرب العالمية الأولى اثار الانكليز جهازا راحجه كبيرة حول مسألة جهاز، من اختراعهم ، يكشف الغواصة وهي تحت الماء . كان المقصود « المعماق Asdic » الذي باستخدامه الاصوات الفوقية « Ultra - Sons » كان يسمح بالحصول على الاصداء على مسافة عدة آلاف من الامتار من هيكل الغواصة . كان السلاح الغواص قد اصبح متأخرا ولم يكن لباقي الأمم أية منفعة في بناء قطع منه .

من جراء كل هذه الاسباب ، ففي العام ١٩٣٥ ، لم يكن حتى البحارة

الالمان يعلقون اهمية على ملكية الغواصات . في حين لم يكن يتخلف عن الخدمة المتطوعون في البحرية من ضباط وصفوف ضباط وجنود رغبا عن الظروف الاقسى والاخطر بسبب المجد الذي كانت الغواصات قد نالته في الحرب العالمية الأولى وبسبب الحرية الكبيرة التي كان يُنعم بها على متن الغواصات .

منذ العام ١٩٣٢ كانت قيادة الاركان العامة في البحرية قد جهّزت بناء احواض الغواصات بحيث كان من الممكن ان يباشر العمل ببعضها (الغواصات) منذ بداية العام ١٩٣٥ اثناء المفاوضات مع الانكليز . كانت هذه سفناً صغيرة من حمولة ٢٥٠ طنا . وفي نهاية ايلول (سبتمبر) ١٩٣٥ كان يوجد ست سفن منها يو - ١ U1 - ويو - ٦ U6 مخصصة لما توجب ان يصبح مدرسة الملاحة الغواصة التي كان يقودها المقدم البحري « سيلفوت Selvogt » الذي باشر فيها ، بشكل جدير بالملاحظة ، التدريب النقفي للطواقم الأولى .

وفي ٢٨ ايلول (سبتمبر) ١٩٣٥ كانت قد تألفت التشكيلة البحرية من ثلاث سفن اخرى من حمولة ٢٥٠ طنا يو - ٧٧ u-77 و يو - ٩٩ u-99 . اطلق عليها اسم تشكيلة « ويندينجن Weddingen » . كنت في حينها برتبة مقدم بحري فعُيّن قائداً لها . خلال الاشهر التالية التحق بالتشكيلة تسع سفن اخرى من الطراز نفسه « 10 u - 18 u » . يو - ١٠ ، يو - ١٨ « . لقد كان عندي كيميائيكي الملازم ثان « ثيدسين Thedsen » بصفة رئيس المهندسين والذي كان قد خدم سابقا في سلاح الغواصات في اثناء الحرب كما انه كان قد بقي معي من العام ١٩٢١ الى ١٩٢٣ على متن النسافة « ج 8٨ G » لقد كان افضل اختيار ممكن .

كذلك كان القباطنة وباقي الضباط قد اختيروا بكثير من العناية ، فلقد كان بينهم ضباط بارزين كليا .

شخصيا كان من الطبيعي تماما ، ان اتطوع بكل قواي ومهاراتي من

اجل تطوير السلاح الجديد ، وعودا على بدء رجعت غواصا قلبا وقلبا .
لم اكن أُلزم بأي أمر ، بأية تعليمات ، بأية توجيهات لتكوين هذه
التشكيلة البحرية الاولى ، المنشأة بعد انقطاع بهذا القدر من الوقت ،
وكنتم مسرورا بذلك ، فلقد كان عندي افكاري الخاصة وكنتم سابقا قد
استقرت على اهداف واضحة جدا .

اولاً : اردت ان ارسخ في ذهن الطواقم الحماس لسلحهم ، وثقة تامة
فيه ، وان اطور فيهم روح التضحية المطلقة . وبمقدار ما هي حرب
الغواصات قاسية كان هذا هو الشرط الأول للانصار . فالتحركات
العسكرية لم تكن تكفي . فكان يتوجب عليّ ، قبل كل شيء ، ان ازيل
الاعتقاد المتجدد باستمرار ، بأن اختراع « المعماق Asdic » قد جعل
الغواصة سلاحا متأخرا . كنت واثقا من قيمة الغواصة . واعتبرها دائما
كأحد الاسلحة الهجومية الأكثر فعالية في الحرب البحرية وكأفضل قاذفة
طوربيدات Lance-Torpillies « يمكن تصورها .

ثانياً: رغبت في تدريبهم في ظروف مشابهة قدر المستطاع لظروف
الحرب . و اردت تدريبهم في زمن السلم ، على كل الاوضاع التي في رأيي
كان يمكن ان تظهر في معركة لكي يكونوا مباشرة جديرين باستثمارها تماما .

ثالثاً: ثبتت المسافة المناسبة للرمي على ٦٠٠ متر ، في الغطس كما على
سطح الماء . كانت هذه هي الوسيلة الوحيدة لاستبعاد الاخطاء المرتكبة
عرضيا في تقدير عناصر التسديد . فعلى مسافة قصيرة لا يخطئ الهدف ،
وليس لدى هذا الاخير الوقت للمناورة من اجل التهرب . وفي غضون
صيف ١٩٣٥ ، كان يُعلّم القباطنة في مدرسة الملاحة الغواصة ، انه
يتوجب عدم الاقتراب من الهدف الى ما دون ٣٠٠٠ متر لئلا تُكشف
« بالمعماق Asdic » . ومنذ استلامي قيادة التشكيلة البحرية « ويدنجين
Weddingen » في نهاية ايلول (سبتمبر) ١٩٣٥ قاومت هذا المفهوم
بشدة . اما انا ، فلم اكن واثقا من ان « المعماق Asdic » يمكن ان يكون قد

احرز مثل هذه النتائج ، على اي حال ، امتنعت عن الاعتقاد دون برهان
الاثباتات الانكليزية . واثبتت تنمة الاحداث انني كنت على حق .

رابعاً : كنت اعتبر الغواصة كقاذفة طوربيدات ممتازة ، حتى على
سطح الماء في الليل . فسابقا ، كان « تيربيتز Tirpitz » قد فكّر ، قبل العام
١٩٠٠ ، بالعمل على قذف طوربيدات بواسطة سفن صغيرة جدا والتي ،
بظلها المصغر جدا ، اذاً غير مرئية الا قليلا ، يمكنها ان تقترب من العدو عن
كثب تحت جنح الظلام . وكانت الغواصة تسمح على الوجه الاكمل
بتحقيق هذه الفكرة على سطح الماء . كانت النسافات القديمة قد اصبحت
مطارادات النسافات او مدمّرات اثر السباق المحتوم على الحمولة لكن
حجمها لم يساعدها ابداً للعب هذا الدور . بالمقابل كانت الغواصة التي
كان يبرز برجها فقط من على سطح الماء مرئية قليلا جدا . بناء عليه علقت
اهمية كبيرة على هجماتها الليلية حيث كانت تطبق كل قواعد تكتيك
النسافات .

خامساً : كان يتوجب كذلك في المجال التكتيكي ادخال ابتكارات ،
وبالتالي حلّ مسائل جديدة :

١ - كان ينبغي ان يكون من الممكن تنمية قدرة الهجوم ضد هدف
محدد ، بجعل عدة غواصات تتعاون فيه تكتيكيا . كان هذا مرغوبا فيه ضد
هدف ذي قيمة ، ولكن بنوع خاص وطبعاً ، ضد تجمّع اهداف ، يعني ضد
اسطول او موكب ، كان يفترض ان يقابل تجمّع الأهداف ، حشد من
الغواصات .

٢ - للغواصة ارتفاع قليل فوق الماء وتبقى بسيطة في حالة العوم .
وبالتالي في وقت محدد لا يمكنها ان تراقب الا مجالا مصغراً كثيراً من البحر ،
يعني بوجه خاص انها رديئة في مهمة الاستطلاع . اذا من الضروري في هذا
الصدد ان نؤمن لها التعاون مع وسائل متلائمة بشكل افضل مع هذه
المهمة ، والطائرة هي الأفضل .

لم يكن قد وُجد بعد حل عملي لهاتين المسألتين . فحتى ذلك الحين كانت الغواصة تعمل دائما منفردة .

بدءاً من اول تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٣٥ كان يتم تدريب التشكيلة البحرية « ودينجين Weddingen » وفقا للمبادئ التالية :

كان ينبغي ان تكون الغواصات قادرة على الملاحة وقت المدّ في غضون فترات طويلة وفي قطاعات بعيدة قدر المستطاع وفي مختلف ظروف الطقس . اذاً كان يتوجب على طاقم السفينة ان يكون مدربا على الوجه الأكمل ، قادرا على التصرف في الحل والترحال ، وان تكون الملاحة ، لاسيما الفلكية ، دقيقة للغاية .

كان كل جزء من التدريب يتقدم منهجيا ويهدوء حتى النهاية . وكان الطواقم قد اطلعوا قبل الاوان ، على برنامج الفصل (٦ أشهر) الذي قسّم الى مراحل متممة لبعضها . وكانت قد وُضحت لهم (للطواقم) المبادئ الموجّهة لكل من هذه المراحل ، مثلا كان ينبغي على كل سفينة (غواصة) تنفيذ ٦٦ هجوماً صورياً تحت الماء وبالقدر نفسه على سطح الماء ، قبل ان تبلغ في كانون الأول (ديسمبر) ١٩٣٥ المرحلة الأولى من القذف الحقيقي .

في كل الميادين ، كانت المثابرة على تطوير التعود على ظروف الحرب الحقيقية . هذا يعني التحرك في المياه العذبة . ضرورة الاختفاء عن النظر (كان ينبغي على القبطان ان يشتّم) اذا ما كان سينكشف على سطح الماء ام لا) . تدريب على البث فيما اذا كان من الضروري الغطس امام ظهور طائرة او سفينة . تدريب على الهجوم بالطريقة الأكثر دراية : في النهار بتشغيل المثفاق بأكثر ما يمكن من الحذر او في الليل ، بالاستفادة من ظروف الانارة ، والهواء والبحر وبإظهار الظل الاصغر . تدريب تكتيكي بحصر المعنى :

بلوغ التماس دون الانكشاف ، اخذ موضع ملائم للقذف على مقدمة

المهدف ، الموقف الواجب اختياره عند الفجر والغسق ، ردة الفعل امام الخافرات : التهرب على سطح الماء او تحتها ، في حالة الغطس المتفاقي او على عمق كبير ، برسم تعرجات وبالاتماد على السرعة الصامتة ، السيطرة التقنية على السفينة (الغواصة) في كل حالات الغطس وفي كل ظروف ، ردة الفعل العدو ، القرية قدر المستطاع من الواقع . الدمج بين الدفاع بالمدفعية ضد الطائرات والغطس في حالة تأهب .

كذلك ، كان لدينا ، انا و« ثيدسين Thedsen » نشاط متحمس . فقد كنا نملك وحدنا تجربة الحرب . بدأنا في تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٣٥ بالتنقل من غواصة الى غواصة . كان « ثيدسين Thedsen » يتم بالقيادة التقنية للسفينة (الغواصة) انا اولا ، كنت اهتم بالهجمات تحت الماء وفوقها . كنا نعمل في كل الاوقات .

بسرعة جدا ، كانت قيادات الاركاز والطواقم قد حملت لسلحاحي الحماس الذي كنا نتمناه . ان متابعة التدريب المنتظم والايام العديدة في البحر والاحساس بأن كل ما كان يطلب منهم كان له معنى وان امكانياتهم كانت تتطور باستمرار كل هذه الامور طبعتهم بحيوية عظيمة جدا . وبما انه كان من طبعي ان اعمل بنفسي كثيرا ، فقد تعلموا بسرعة على معرفتي ، فنتج عن ذلك ثقة متبادلة .

وسادت الروح الأفضل بينهم ، حتى فيما بعد ، حين اصبحوا اكثر فأكثر كثيرين . وفي خريف ١٩٣٦ اي بعد عام ، اصبحت قائدا اعلى للغواصات . شاركوا كلهم بأعظم حموية في التمارين الجماعية التي دُعيت حينئذ لتوجيهها من اجل تطوير السرب التكتيكي . كان ينبغي ان تبقى هذه الروح في الحالة نفسها عند قيادات الاركاز والطواقم خلال الأعمال الحربية ، ففي غضون معركة صعبة ، دامية جدا كانوا يبدون اعظم روح للتضحية واروع شجاعة .

وفي العام ١٩٥٧ تحدث احد قدماء قادة التشكيلة البحرية « ويدنجنين

Weddingen « عن السنة الأولى للتدريب ، من ١٩٣٥ الى ١٩٣٦
بالعبارات التالية :

« شكّل ، ما تعلمه الطواقم في غضون هذه السنة ، من التدريب
المكثف المدفوع غالبا حتى حدود طاقة المقاومة البشرية ، قاعدة التطور
اللاحق للأسطول الغواص ، فيها كان يَخَصّ سواء نموذج السفن أو تسليحها
أو تنشئة الرجال » .

« في غضون السنوات التي تلت ، ادخلت تحسينات على التكتيك :
عندما انكشف احتمال عدوان من انكلترا ، كان يتوجب ملاءمة التكتيك
مع ظروف الهجوم على المراكب في المساحات المحيطية الشاسعة . ولكن لم
تتغير المبادئ أبدا من بعد » .

« كانت النتيجة الأكثر أهمية لهذه السنة الأولى من التدريب ، إزالة
العقدة النفسية عند القادة والطواقم ، والتي كانت بالتأكيد ، منتشرة جدا في
البدء والقائلة بأن الغواصات تشكل سلاحاً متفوقاً بسبب المستوى
الكبير للتطور الذي حققته وسائط الدفاع المستخدمة ضده » .

واعتقد ان هذا الرأي يطابق الواقع كثيرا .

الفصل الثالث

تكتيك قطع الذئاب

مسألتان تكتيكيتان استحققتا الطرح آنفا : - تأمين تعاون الغواصات مع الطائرات وتأمين التعاون بين الغواصات . سأبدأ بالتحدث فورا عن الثانية على ان تعالج المسألة الأولى في فصل قادم .

من الطبيعي كليا ، ان يُراد التقدم للقتال بكل القوى الممكنة ، وبعدم مواصلته وحيدا انما بالتماس العون . فدائماً كانت تجمع القوى للمعركة او تُحشد تحت قيادة مشتركة .

شكّلت الغواصة شواذاً على هذه القاعدة ، في اثناء الحرب العالمية الأولى اذ كانت تعمل وتقاتل منفردة ، فتجلت نتائج هذه الظروف ، خصوصاً منذ ان لجأ الانكليز الى اسلوب الموكب المخفور .

في ربيع ١٩١٧ طلب المقدم البحري « بوير Bauer » قائد الغواصة الملحق بالاسطول الإبحار على متن اول طراد غواص كان قد باشر الخدمة ، للتوجه الى غرب ايرلندا لتكوين فكرة شخصية حول امكانية تنظيم عمل مشترك للغواصات ضد المراكب . لم يُقبل هذا الاقتراح . علمت فيما بعد ان الرائدتين البحريين « روز Rose » و « اوتو شولتز Otto Schultze » كانا ايضا قد تقدما باقتراحات بنفس المعنى في العام ١٩١٧ و ١٩١٨ .

ولسوء الحظ لم يقبل كل غواصي العصر بالفكرة . وبقيت

التشكيلات البحرية خاضعة لسلطات مختلفة ، هذا الذي حال دون انتشار شامل ولكن ايضا ، يجب ان يقال بصراحة ، توجب اساسا ان تظهر هذه الفكرة نظرية وصعبة التحقيق كثيرا بالنسبة لغالبية الذين ألّوا بها . على كل حال ، لم يكن هناك ابداء تعاون حقيقي حتى بين غواصتين في اثناء الحرب العالمية الأولى . ولذلك تسبب ادخال اسلوب المواقب بفشل حرب الغواصات .

عندما استلمت قيادة التشكيلة البحرية « ويدنجن Weddingen » كنت اعرف انه كان يتوجب حلّ هذه المسألة للعمل الجماعي للغواصات . بدءاً من العام ١٩٣٨ ، تلقيت بهذا الصدد التعاون القيّم من الرائد البحري « غود Godt » الذي كان في البدء مساعدا لقيادة اركاني وبعد ذلك قائد مكتب العمليات .

ولتبيان تعقيد المسألة بشكل افضل ، لُتّاح لي ذكر مذكرتين : واحدة منها عائدة ايضا لأحد الضباط من القادة الأول في التشكيلة البحرية « ويدنجن Weddingen » والثانية كتبها انا لـ « نورمبرغ Nuremberg » في ايلول (سبتمبر) ١٩٤٦ قبل قرار المحكمة الذي لم يكن متوقعا بعد . تقول المذكرة الأولى في آن معا : ان قائد التشكيلة البحرية وضع قواعد التكتيك الذي يجب تطويره . ولقد سبب الحشد على هدف محدد ضرورة تعاون تكتيكي بين الغواصات المخصصة لقطاع او منطقة عمليات .

كان الأمر يتعلق باكتشاف العدو ، وتعيينه والهجوم عليه بأكبر عدد ممكن من السفن .

هكذا ولد في نهاية العام ١٩٣٥ « تكتيك قطع الذئاب » الذي كان ينبغي ان يبلغ الكمال فيما بعد . كان عليه ان يقطع عدة مراحل . ففي البدء كان يوجد التكتيك المستخدم من قبل « النسافات » في مهمات الانارة والأمن . ولقد بُدئ باقامة سدود الرصد والاستطلاع ، فلدى رؤية العدو كانت الغواصة توجّه رسالة اتصال في حين كانت الغواصات الاخرى تتاور

للهجوم . كانت هذه الطريقة في العمل تُطبّق فقط في مواجهة عدو سرعته اذن . وبناء عليه أكملت بتركيز مجموعة او عدة مجموعات خلف سدود الرصد ، مكلفة بالهجوم بحصر المعنى . وكانت الظروف المختلفة قد دُرست في كل تغييراتها ، خلال تمارين متعددة الجوانب . هكذا انتهى الامر الى التشكيلة الدائرية . كانت الغواصة الاولى التي اكتشفت عدواً كان يقترب من هذه التشكيلة ، تعترضه ، في حين كانت الغواصات الاخرى تشكّل في الحال ، وحدات الهجوم . اوجزت النظم العامة التي كانت تتحسن باستمرار تبعا للتجرب ، الدروس المأخوذة سابقا .

» كنت قد كتبت شخصيا ، ان كثيرا جدا من المسائل الخاصة قد أثير عندما دُرِس عمل تعاون الغواصات ، ولكن بشكل اكثر خصوصية في المجالات التالية :

أ - اولا في مجال القيادة . الى أي حد يمكنها ان تُمارس ؟ أمن أجل تأمين الاتصال التكتيكي فقط ام حتى لأجل قيادة الهجوم ؟ كيف يتحقق الجمع الأفضل بين سلطة القيادة واستقلالية الغواصة ؟ هل يجب ممارستها في البحر - من مركب عائم ام من غواصة ؟ - أين تتمركز لقيادة غواصة اخرى ؟ ألا يمكن توجيهها من على الارض ، جزئيا ام كليا ؟ هل يمكن خلق قيادة تابعة في البحر ، وفي هذه الحالة اين توضع الحدود الفاصلة بين الصلاحيات ؟

ب - « في مجال الاتصالات (سلاح الاشارة) . كيف يُمكن بلوغ غواصة عائمة او في حالة الغطس المتفاقي او الغطس العميق ؟ أمن غواصة اخرى او من مركب عائم او من محطة ارضية ؟ وما هي الوسائط الضرورية ؟ وما هو طول الموجات التي يجب استخدامها - أقصيرة أم طويلة ، أم طويلة جدا ؟ وما هو المدى الذي يمكن الحصول عليه في الظروف المختلفة للبحر والطقس ، والنهار والليل ؟ ما هي حدود الارسال التي تتصرف بها الغواصة ؟ واية وسائط ارسال واستقبال ينبغي ان يملكها الذي يقود ؟

« وتشار عدة اسئلة اضافية : تقنية « المنقل الاشعاعي Radiogoniométric »^(١) والارسال والاستقبال . الاصطلاحات . التعبير (الاسلوب) الواجب استخدامه في الاوامر والتعليمات . تحسين (اصلاح) الاجهزة .

ج- « في المجال التكتيكي . كيف تتصرف الغواصات المتوجب عليها القيام بعمل مشترك ؟ اثناء الاقتراب هل ينبغي ان تُبحر مجتمعة وكيف ؟ أم هل من الأحسن توزيعها وبأي شكل ؟ ما هي افضل الأوضاع وطرق العمل لتتلقى الغواصة الضوء (للتوجيه الذاتي) ، ولتسهيل الانارة بغواصة اخرى او لتأمين المقاومة بكل الغواصات ؟ . كيف تنظّم الوحدات المكلفة بالهجوم : بتشكيلة مترصدة ام فضفاضة ، عريضة ام عميقة ؟ ما هي المسافة التي يجب وضعها بين السفن او الوحدات ؟ هل يجب توزيعها وكيف ، على نسق واحد ام على مربعات متناسقة ؟

« ما هو عدد الغواصات الضرورية لاجراء الاعتراض على نحو اكيد ؟ هل ينبغي او هل يمكن فصلها ؟ كيف نؤمن تبديلها ؟ متى تستطيع الغواصات ترك وضع الاعتراض لتنتقل الى الهجوم ؟ ويوجد ايضا كثير من الأسئلة الاخرى » .

سيكون لدى القارئ ، كما اعتقد فكرة واضحة جدا عن تعقيد المسائل .

كان قد استخدم هذا التكتيك في العمل المشترك للغواصات ، للمرة الأولى في خريف العام ١٩٣٧ ، بمناسبة المناورات الكبرى للـ « ويرماشت Wehrmacht »^(٢) . شخصياً ، مكثت على متن مَمَوّن الغواصات ، في

(١) المنقل الاشعاعي : جهاز يستعمل الموجات الكهربائية الاشعاعية لتحديد اتجاه طائرة او سفينة .

(٢) مجموع القوات المسلحة الالمانية .

« كيال Kiel » حيث كنت اقود عبر « جهاز اللاسلكي Radio » سفنى في بحر البلطيق . كان ينبغي عليها اكتشاف ومهاجمة اسطول وموكب في شمال شاطئ « بوميرانيا Poméranie » و« بروسيا Prusse » . كان النجاح مؤثرا . وبعد اجراء تمارين اخرى باتقان كبير في بحر الشمال ، طبقت الغواصات « تكتيك قطيع الذئب Tactique de groupe » في ايار (مايو) ١٩٣٩ في الاطلسي ، غرب شبه جزيرة « ايبيريك Ibérique » وخليج « غاسكونيا Gascogne » وحمل لي الفريق اول بحري « بام Bæhm » قائد الاسطول آنذاك ، العون الاثمن ، ووضع تحت تصرفي كل السفن العائمة الضرورية . وفي تموز (يوليو) ١٩٣٩ عرضت قمرينا من هذا النوع للقائد العام للبحرية في البلطيق . اثبتت كل هذه التجارب ان المسألة قد اصبحت محولة جوهريا ، وان تفاصيل هذا التكتيك كانت في وضع سليم ، بما فيه الكفاية ، في نطاق ما كانت ظروف زمن السلم تسمح بالتحقق منه .

كنا نجهل بعد ما اذا كان سيصبح من الممكن توجيه غواصات من المانيا لتعمل على مسافة بعيدة جدا في الاطلسي مثلا . بناء عليه ، قدرت انه كان سينبغي فعل ذلك من البحر ونويت بناء غواصات مجهزة بوسائط ارسال خاصة وقادرة على استقبال قيادة - اركان . وبرهن تتابع الاحداث انه ما كان يمكن اويجب ان تقاد العمليات إلا من على الارض . وكانت الترتيبات الأولى المتعلقة بهذا التكتيك (تكتيك قطيع الذئب) قد كتبت منذ اواخر العام ١٩٣٥ وحسنت باستمرار بدءا من تلك الآونة واخيرا جمعت في كتاب « قبطان الغواصة » .

من المفيد الاشارة الى كيفية تصرف البحرية البريطانية امام هذا التكتيك - تكتيك قطيع الذئب - المجرب منذ العام ١٩٣٥ .

كنت اعني تماما بأن هذا التكتيك الذي ساهمت بتوضيحه كل وحدات الاسطول الالمانى ، والذي كان آلاف الناس ، اذا قد ألما بمعرفته . لم يكن من الممكن ان يبقى سرا . لم اتحدث عنه في كتابي « السلاح الغواص L'arme Sous-marine » المطبوع في كانون الثاني (يناير) ١٩٣٩ ولكني

شدّت بقوة بالأمثلة والشروح « بالنص والرسم » على كل الحسنات التي يقدمها الهجوم الليلي على سطح الماء . ومن جهة أخرى لم يكن هذا التكتيك يعني إطلاقاً شيئاً في غاية الحداثة ، فالغواصات سابقا كانت قد استخدمت هذه التقنية في نهاية الحرب العالمية الأولى . لذلك الفيت نفسي مدهوشا للغاية لاكتشافي ان هذه الهجومات الليلية ، على سطح الماء ، واستخدام الغواصات كمجموعة ، قد فاجأت الانكليز كليا ، قبل كل شيء .

وفي كتاب التاريخ الرسمي للحرب البحرية ١٩٣٩ - ١٩٤٥ الذي كان قد بدأ يظهر في العام ١٩٤٥ ، كتب العقيد « روسكيل Roskill » : « كنا قد رأينا ان الفترة الممتدة من حزيران (يونيو) الى تشرين اول (اكتوبر) ١٩٤٠ ، كانت قد طبعت بالانتصارات العظيمة التي ظفر بها بعض قباطنة الغواصات . وما دام لم يكن « دونيتز Dönitz » يتصرف بأكثر عدد من الغواصات ، لم يكن له من خيار الا السماح لقيباطنته بالعمل منفردين بأفضل ما يمكنهم . ولكن عندما كبر عدد الغواصات كان قد اصبح بإمكان الفريق اول بحري « دونيتز Dönitz » ان ينظم ادارة هجومات مشتركة بعدة غواصات . وكان منذ وقت طويل قد انتظر المناسبة لادخال هذا التغيير في التكتيك ، وستؤثر (قطع الذئاب) كما سُميت فيما بعد ، غالبا ، اكثر فأكثر ، ما بين تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ وأذار (مارس) ١٩٤١ . ونحن لم نكن نتوقعها ، وبالتالي ، لم نكن متهيئين لها .

ويكتب فيما بعد : « شكّل هذا التطور بالنسبة إلينا ، مسألة خطيرة جدا لأن هذا الشكل من الهجوم كان يباغتنا كليا ، ولأننا لم نكن قد درسنا أي عرض تكتيكي او تقني » .

بعد ذلك يشرح العقيد البحري « روسكيل Roskill » لماذا وقعت هذه المفاجأة . ما بين الحريين ، كانت البحرية البريطانية قد نفّذت بغواصاتها ، وبشكل جيّد ، هجومات ليلية ناجحة على سطح الماء ، ولكن ، فقط بطريقة استثنائية . كما ركزت كل اهتمامها « على الوسائل التي تسمح بصد

الهجومات ، هجومات الاعماق تحت - المائية . واتقنت استخدام « المعماق L'Asdic » المستعمل فقط ضد غوّاصة غائصة (تحت الماء) وامتلكت ثقة كبيرة به . كذلك ، في العام ١٩٣٧ كتبت القيادة البحرية الى « مجلس قيادة الدفاع البحري » :

ان « الغواصة لن تكون قادرة ابدا على فرض المسائل علينا كما في العام ١٩١٧ » .

غرب الخطر كليا عن بال البحرية البريطانية او قدرته بأقل من حقيقته نظرا لتأكيداتها من امتلاك وسيلة فعّالة جدا للحماية . في حين ساهمت بذلك وجهة نظر اخرى لقيادة البحرية كان القائد « روسكيل Roskill » قد عرضها (الجزء الأول ص ٣٥٥) : « طبعا ، سيتساءل القارئ ، لماذا لم نكن نتوقع استخدام مثل هذا التكتيك (تكتيك قطع الذئاب) من قبل العدو ، ولماذا كنا قد ركزنا كل انتباهنا على الدفاع ضد الهجومات هجومات الاعماق تحت الماء ، فقط . لو يرجع للتدريب المتبع ولطرق التفكير الراجعة في فترة ما بين الحربين ، لكان كليهما (التدريب وطرق التفكير) موجه نحو قتال السفن العائمة فقط . ولكأنه ايضا لم يكن يُنظر في الدفاع عن الطرقات التجارية الا من زاوية هجومهم بمراكب من هذا النوع . وبُشيت بشكل قاطع ببيان رئيس اركان حرب البحرية في آب (اغسطس) ١٩٣٩ الموجه لزملائه في مجلس قيادة الاركان ، حول موضوع التهديد الذي كانت تستطيع ممارسته سفن القرصنة العدو على هذه الطرقات ، الى اى مدى كانت وجهة النظر هذه تهيمن على الفكر البحري قبل الحرب .

يبدو لي الحدث جديرا بالاشارة ، لأنه يحوي درسا ذا قيمة لكل البحريات . يصعب جدا على الضابط المدرب فقط على القتال على سطح الماء ، ان يدرك جيدا خاصية العمليات المبتعدة عن ذلك القتال وان يتكيف معه بفاعلية . وهذه مسألة طبيعية جدا بالنسبة للبشري ، فهو يفكر بالقتال على سطح الماء قبل كل شيء ، واذا كان نشيطا وواسع الخيال يحاول ان يجد الوسائل القادرة على تأمين النصر في هذا الشكل القتالي ، ثم يثب بها بعد ان

يكون قد وجدها ، هذا ما يفسّر ، لماذا كانت كل البحريات وليس فقط البحرية البريطانية تستخف او تتعرّف بعد فوات الاوان على اهمية الغواصة ، على الرغم من انها كانت قد اوصلت بريطانيا ، سابقا ، خلال الحرب العالمية الأولى ، الى اخطر ازمة في تاريخها .

ذلك كان ايضا في الادارة البحرية والسياسية لالمانيا ، ومن جرائه لم يكن يوضع السلاح في المكان الذي كان يستحقه ولا كانت تسند اليه الوسائل الضرورية له ، في الوقت اللازم . هكذا كانت مأساة الحرب الغواصة الالمانية خلال الحرب العالمية الثانية ولكن ستحدث عنها ثانية فيما بعد .

الفصل الرابع

بناء الغواصات

من العام ١٩٣٥ الى العام ١٩٣٩

يحق كلياً للقيادة العليا لبحرية ما ان تحدّد العناصر التي ينبغي ان تؤلّف هذه البحرية . فالقائد الأعلى وحده على اتصال مع الادارة السياسية التي تُطلعه على تطوّر الاوضاع ، فهو يعرف ، اذاً ، أي خصم من المُتَوَقَّع ان يواجهه ، وبالتالي يمكنه ان يكبّ على اعتبارات استراتيجية .

ههنا المسألة الأولى التي تستحقّ ان تُثار : تحديد المهمة الاستراتيجية . تتبع المسألة الثانية من الاجابة عن المسألة الاولى : بآية وسائل تنفّذ هذه المهمة ؟ يجب تحقيق هذه الوسائل دون اية مراعاة لواجبات عرضية او مفاهيم تقليدية في هذه البحرية او البحريات الاخرى .

كانت المعاهدة البحرية الانجلو- المانية التي كوّنّت وثيقة سياسية ، بنوع خاص كونها تهدف لكسب انكلترا لسياسة مشتركة مُحدّد اذاً حمولة الاسطول الالماني بنسبة ٣٥٪ من حمولة الاسطول البريطاني في كل اصناف السفن العائمة ، ومن جراء ذلك ، زالت المسألة الأولى التي تحدّثنا عنها ، فيما كان يتعلّق بانكلترا : تلك التي لم يكن بالامكان اعتبارها عدوة محتملة . وكوّنّت بحريتنا بموجب هذه المعاهدة ، عاملاً سياسياً في زمن السلم ، وتوجّب عليها في زمن الحرب ، ان تكون قادرة على مواصلة قتال ضد عدو قاري . بكل بساطة ، كان ينبغي ان يتغلّف تعريف المهمة الاستراتيجية بشكوك وغموض . مثلاً كانت تُثار مسألة : ما اذا كان من المعقول سياسياً الصراع مع امة اوروبية قارّية ، دون تدخّل القوّة البحرية الانكلو- ساكسونية ؟

وكانت ، كذلك ، المسألة الحيوية الثانية - مسألة الوسائل الواجب استخدامها - قد حُلّت ، بما ان الحمولة كانت محددة في كل صنف من اصناف السفن . بقيت حرية واحدة ، هي حرية اختيار مميزات السفن داخل كل صنف .

واذا كان من حق القيادة العليا ، كما ذكرنا ، ان تقرر نوع وعدد السفن الواجب بناؤها فإن من واجبها كذلك استشارة اولئك الذين سيستعملون هذه السفن . وكان هذا ضروريا ، خصوصا فيما تعلّق بالغواصات التي اظهر بناؤها عدة عناصر مجهولة بسبب انقطاع الـ ١٧ لسنة ، ومن جهة اخرى كان قائد البحرية يعلّق كثيرا من الأهمية على استشارتي بهذا الصدد . وستبيّن النتيجة الى أي حد استطاع تأثيري ان يصبح ملموسا .

وبحكم درجة التطور الذي بلغته التقنية وبناء على تجربة الحرب العالمية الاولى ، كان من الممكن تقدير الأهمية الهجومية والدفاعية للغواصة^(١) كما يلي :

كما كنت قد ذكرت ، كانت الغواصة متميزة لقذف الطوربيدات ولكنها صالحة قليلا لاستخدام المدفعية بسبب قلقلتها مصفّ المدافع ، ولاارتفاعها القليل فوق سطح الماء . وكانت تلائم زرع الألغام ، لأنه كان باستطاعتها الاقتراب من الشاطئ ومن يؤر التجارة العدوّة ، دون ان تُرى . كانت بطيئة جدا على سطح الماء بالمقارنة مع انواع السفن الاخرى ، اذاً ، هي غير صالحة لتتعاون معها تكتيكيا . بالاضافة لذلك ، كانت دائما بسبب قلة ارتفاعها ، كشافا سيئا .

كما دخل اعتبار آخر : فالغواصة هي السفينة الحربية الوحيدة التي ، خارج بعض الحالات الاستثنائية ، لم يكن عليها ان تقاتل مع مثيلاتها .

(١) كان اختراع الرادار والأهمية الحاسمة التي كسبها الطيران قد جعل قسما من الاعتبارات التي ستلي لاحقاً

لم يؤخذ بالحسبان ، اذاً ، كما في الاصناف الاخرى ، نماذج من الغواصات كان يملكها العدو المتوقع . وعلى سبيل الاستنتاج ، كانت قد حذفت في هذا « السبق على الحمولة » الذي اكبت عليه آنذاك الاساطيل في مجال السفن العائمة . ومن جهة اخرى ، لا تتغير الأهمية العسكرية للغواصة نسبيا مع حجمها . وحتى بالعكس ، تفقد كثيرا من صفاتها ما ان يتخطى حجمها بعض الحدود . وعندئذ يلزمها وقت اكثر لبلوغ غطس الامان . ويصبح القيام بالغطس نفسه اكثر خطورة لأنه بقدر ما تكون الغواصة كبيرة بقدر ما تميل لأخذ انحناءات خطيرة . كذلك فالملاحة تحت الماء اصعب : فالغواصة الكبيرة لا تبقى بسهولة كالصغيرة في حالة الغطس المثفاقي ، لاسيما في البحر الهائج . كما يسبب لها بسهولة فقد التوازن الطولاني ، الذي من الممكن ايضا استعادته على غواصة صغيرة ، صدغ السطح .

ان الغواصة الكبيرة أقل قابلية للمناورة . فهي تملك خط استدارة اكبر ، اذاً ، يلزمها وقت اكثر للانفتال بزاوية اتجاه محددة . وكذلك لا تتلاءم بنفس السرعة ولا بالقدر ذاته كالغواصة الصغيرة ، مع الاوضاع المتغيرة للمعركة الامر الذي يشكّل عبئاً ثقيلاً خصوصاً في معركة ليلية . كذلك ، فظّلها اكبر ، اذاً ، هي مرئية اكثر .

بالمقابل ، يمكن شحن اسلحة ومؤونة ومخروقات اكثر على متن غواصة كبر، هذا يعني توسيع مدى عملها وتحسين شروط الحياة على متنها . وهناك وجهة نظر يمكن ان تكون قد دفعت بعض الادارات البحرية لبناء غواصات اكبر . في حين يجب ان يفترض انه حتى في ظل افضل شروط الراحة تفرض المقاومة الجسدية لطاغم ما حدودا ، وبشكل عام ان فترة الاستراحة ضرورية بعد شهرين من رحلة حرب بحرية . ومن جراء ذلك يفقد مدى العمل اهميته النسبية .

وترك هذه الاعتبارات هامشا واسعا في اختيار نموذج الغواصة . ويتعلق الامر بتحقيق افضل نتيجة جمع Synthèse يمكنه بين عناصر متناقضة

أحياناً : فمن جهة ، مرونة تقنية وقابلية المناورة التكتيكية ، ومن الجهة الأخرى مدى العمل ووسائل الراحة . تتحد (نتيجة الجمع) بحوالى ٥٠٠ طن^(١) .

ويلعب دوراً ، كذلك ، لمصلحة هذا النموذج المتوسط ، الاعتبار الأبسط ولكن الأهم ، بأنه يمكن بناء غواصتين صغيرتين بثمان غواصة كبيرة ، إذاً ، يمكن امتلاك عدة مواقع في البحر في آن معاً ، هذا يعني زيادة فرص اكتشاف العدو وفرص الانتصار . ليس ذلك صحيحاً دائماً بالنسبة للسفن العائمة ولكن لا يتغير مدى الرؤية تقريباً من برج غواصة تبعاً لحجمها .

وتأخذ هذه المسألة أهمية خاصة عندما تحدد الحمولة الكاملة للأسطول الغواصات بمعاهدة بحرية . ومن وجهة النظر هذه ، كان من الأفضل أيضاً بناء أربع غواصات من زنة ٥٠٠ طن بدلاً من واحدة زنة ٢٠٠٠ طن .

وسبق أن كان لدى البحرية الألمانية في صيف ١٩٣٥ في طور البناء أو في الخدمة :

١ - ١٢ سفينة من نموذج - ٢ من حوالى ٢٥٠ طن « واشنطن »
Washington « تقطع على سطح الماء مسافة ١٢ أو ١٣ عقدة في الساعة بمدى عمل ٣١٠٠ ميل ، ناجحة جداً وبسيطة ولكن صغيرة .

٢ - سفينتان من نموذج I : ٧١٢ طن . أربعة أنابيب قذف في الامام واثنان في المؤخرة . ١٧ عقدة على سطح الماء ، مدى العمل ٧٩٠٠ ميل ، أقل نجاحاً بكثير كانت هذه السفن تأخذ انعطافاً سلبياً كبيراً أثناء الغطس وتناور بخطورة .

٣ - عشر غواصات نموذج - ٧ : حوالى ٥٠٠ طن ، أربعة أنابيب

(١) المقصود بأطنان « واشنطن Washington » من ١٠١٦ كيلو محسوبة لسفينة بدون وقود يمثل هذا الرقم في نظام السير ٧٠٠ طن .

قذف في الامام ، واحد في المؤخرة . ١٦ عقدة على سطح الماء ، مدى العمل ٦٢٠٠ ميل ، النموذج الذي كان يسلك على نحو ملفت للنظر .

كان رأيي في العام ١٩٣٦ ، التالي : لم يكن يتوجب بناء سفن من نموذج - ٢ - (٢٥٠ طنا) لأنها اظهرت اهمية عسكرية ضعيفة جدا . حذفت السفن من نموذج - ١ - لعدم كفايتها التقنية . بقي اذاً ، النموذج - ٧ - . كان قد طوّره المهندسان المشهوران « شيربر Schürer » (للهيكل » و « بروكينك Broking » (للاجهزة) انطلاقاً من النموذج « ب - ٣ - B-III » العائد للحرب العالمية الأولى . واثبتت بسرعة فائقة الاختبارات المكثفة جدا التي انجزتها التشكيلة البحرية « سالترويديل Saltz Wedel » بأن الامر كان يتعلق بغواصات سليمة جدا استحققت كل الثقة .

حقاً ، كان الوزن يُستخدم الى الحد الأقصى . وكان بإمكان السفينة ، بالإضافة لوزنها (٥٠٠ طن) ان تنقل ١٢ - ١٤ طوربيداً لأنابيبها الخمسة . وكانت تختفي عن سطح الماء في ٢٠ ثانية وكانت تملك صفات حسنة تحت الماء . وكانت ، نسبياً ، سريعة على سطح الماء (١٦ عقدة) ومناورة جيّدة . كان نقصها في مدى العمل ٦٢٠٠ ميل لأنها كانت تنقل فقط ٦٧ طناً من الوقود . وكانت تبدو لي انها حققت افضل نتيجة جمع (Syntèse) ، اذاً ، كوّنت الغواصة المثالية ، فيما لو تمّ شحنها بوقود اكثر بزيادة بسيطة على الحمولة ، يعني زيادة مدى عملها . قدّم « ثيودسين Thedsen » « مدير آليات Mon mécanicien » عرضاً مهماً جداً . فباستخدام بارع لمساحة شاغرة للبناء وفي آن معاً بزيادة الحمولة فقط ١٧ طناً واشنطن ، ارتفعت كمية الوقود الى ١٠٨ اطنان ومدى العمل الى ٨٧٠٠ ميل ، واصبح هذا النموذج - ٧ - ب VII-B (١) .

اخذت تكتيك المجموعة او قطع الذئب شكلاً اكثر فأكثر ملموساً في

(١) بدءاً من كانون الثاني (يناير) ١٩٣٩ اصبح النموذج « ٧ - ث VII-C » حيث اتاحت زيادة بسيطة في الحمولة بتحسين المقدمة والبرج .

العام ١٩٣٦ و ١٩٣٧ . وكان الامر يتعلق اساساً بتكتيك على سطح الماء ساعيا الى اكتشاف العدو في افضل الظروف ، واعتراضه بقيادة غواصات اخرى نحوه لتنفيذ هجوم مكثف قدر المستطاع خاصة في الليل وعلى سطح الماء . كان النموذج - ٧ - VII يتلاءم تماما مع هذا التكتيك بشكل خاص . وبناء عليه ، عرضت في ربيع ١٩٣٧ على القيادة العليا الاقتراح التالي : - توسيع النموذج - ٧ - VII حسب مشروع « ثيدسين Thedsen » وجعله العنصر الرئيسي في اسطولنا الغواصات ، هذا يعني ، ان يُخصَّص له ثلاثة ارباع (٣/٤) الحمولة المسموح بها بموجب المعاهدة الانكلو- المانية . وتخصيص الباقي لسفن من حوالى ٧٤٠ طناً بمدى عمل كبير (نموذج ٩ Type IX ١٢٠٠٠ الى ١٣٠٠٠ ميل) والتي تنفذ منفردة رحلات بحرية بعيدة .

ولكن القيادة العليا كانت تنمي افكاراً مختلفة . وكانت ايضا تعتقد انه سينبغي على الغواصات ان تعمل وتقاتل منفردة في حرب جديدة . ورفضت سلطات مؤثرة تكتيكي (تكتيك المجموعة ، او قطع الذئاب) لأنه يستخدم اللاسلكي في اثناء العمليات . وكان العدو سيستطيع معاينة ارسال السفن وبالتالي تحديد موقعها . اما انا فكنت اعتبر ان الكلام او الصمت على اللاسلكي هو فقط وسيلة للوصول الى هدف ، وانه كان يتوجب قبول المخاطرة التي كان يسببها استخدام اللاسلكي اذا كان هذا الاستعمال يساعد في تحقيق حشد الغواصات على العدو ، اذا ، والحصول على انتصارات اكبر .

ورغم اعتراضاتي ، اعتقدت القيادة العليا ، انه كان من الأفضل بناء غواصات ضخمة جدا ، وطرادات من زنة حوالى ٢٠٠٠ طن متمتعة بمدى عمل كبير جدا ، ناقلة عددا مرتفعا من الطوربيدات ، وملائمة للقتال بالمدفع على سطح الماء . وتوجب ان تكون لها الاولوية في برنامج البناء . كانت نتيجة هذا التضارب في المفهوم انه ما بين ١٩٣٥ و ١٩٣٦ لم

يكون قائد البحرية فكرة واضحة جداً عن هذه المسألة ، وبالتالي ، تأخر البدء بعمل الغواصات . وتعتبر تماماً عن ذلك ارقام التسليم :

١٤ غواصة	١٩٣٥
٢١ غواصة	١٩٣٦
١ غواصة	١٩٣٧
٩ غواصات	١٩٣٨
١٨ غواصة .	١٩٣٩

ظهرت المعارضة أكثر فأكثر ، بين وجهات نظر القيادة العليا ووجهات نظر القائد الأعلى لسلاح الغواصات ، بدءاً من نهاية العام ١٩٣٧ . شخصياً ، كنت مقتنعاً بأن سياسة هتلر والزيادة المستمرة لقدرة المانيا كانت ستكلفنا حتماً عدواناً من جانب انكلترا على الرغم من المعاهدة البحرية .

ولم تتوقف انكلترا عن اظهار حذرهما امام كل تطوّر للقوة الالمانية منذ ٢ أيلول (سبتمبر) ١٨٧٠ ، وكنت اعتبر ، اذا ، انه لم يكن بإمكانها ان تقنع بوجود المانيا عظمى . بالاضافة لذلك كنت اعتقد ان الحرب قريبة جداً ، لذلك كنت اطلب ، بلا ملل ، زيادة سريعة في اسطولنا الغواص . واستخلصت النتائج من رأيي ، لتدريب التشكيلات البحرية ، وبدأت كيف تكتيك المجموعة (تكتيك قطع الذئاب) على الهجوم على المراكب في عرض البحر ، في الاطلسي عند الاقتضاء . وفي نهاية العام ١٩٣٧ اقترحت تنفيذ تمارين في المحيط مع الممّون « Saar » والسفن من حمولة ٥٠٠ طن وكذلك الـ « يو- ٢٥ u-25 » والـ « يو- ٢٦ u-26 » والغواصتين الكبيرتين من نموذج I. . رفض هذا الاقتراح بسبب الحرب الاسبانية ، ولعدم رغبة الحكم كذلك بتثقيل الوضع « باقامة سدّ من الغواصات في الأطلسي » .

واثبتت بسرعة التمارين التي نفّذتها في العام ١٩٣٧ في نطاق صلاحياتي ، ان تطبيق تكتيك المجموعة (قطع الذئاب) في مساحات

بحرية واسعة كان يتطلب سفينة قيادة مجهزة بوسائل اتصال خاصة . رفضت القيادة العليا طلبي لاعتقادها بأن الغواصات كانت ستعمل منفردة ، كما في الحرب العالمية الأولى . غير اني حصلت عليها نظراً للتدخل الشخصي لقائد البحرية « ايروين واسنير Erwin Wassner » .

وفي العام ١٩٣٨ وامام تفاقم الوضع السياسي اعتقدت انه ينبغي عرض الاقتراح التالي :

- تتمركز تشكيلة من الغواصات في الخارج منذ ايام السلم لتمارس ضغطاً استراتيجياً ملائماً لحفظ هذا السلم ، ولتكون ، في حالة الحرب ، مستعدة للتحرّك على خطوط مواصلات العدو الأكثر اهمية .

ولتطبيق هذه الفكرة كنت انوي انشاء دورة للسفن في ثلاث سنوات : بحيث تكون الأولى مخصصة للتدريب الفردي والثانية للتدريب بمجموعة والثالثة للاقامة في الخارج . كذلك ستكون التشكيلة البحرية المفصلة مصحوبة باثنتين من « السفن المشاغل Navires-ateliers » .

وفي غضون شتاء ١٩٣٨ - ١٩٣٩ تفحصت تطبيق تكتيك المجموعة (قطع الذئاب) في الهجوم على المراكب في الاطلسي ، خلال باكورة النار . « Kriegss piel » .

حصل الفريقان على حرية التصرف الكلية ، وكان باستطاعة ذلك الذي يقود المراكب اختيار الطرق التي كان يريدتها في كل المحيط . واستخلصنا من ذلك الارشادات التالية :

١ - اذا جمع العدو ، كما كنت اعتقد ، كل ملاحته التجارية بمراكب مخفورة ، كان سيتوجب تجهيز ٣٠٠ غواصة على الأقل ليصبح الهجوم عليه بنجاح ممكناً . وكنت سأعتبر ان ثلث هذا العدد سيجمد في المرفأ بسبب الاصلاحات واجازة الطواقم ، وكان ثلث آخر سيتوجه الى قطاعات العمليات او سيعود منها ؛ اذاً ، كانت مئة (١٠٠) غواصة ستبقى في

العمل ، ولكن بهذا العدد ، كنت اعتقد ، بإمكانية الفوز بنصر حاسم .

٢ - لم يكن يبدو لي من الممكن تماما قيادة الغوّاصات في عمليات انطلاقا من مركز القيادة الارضي (P.C) خاصة بسبب المعرفة غير الكافية للشروط المحلية للبحر ، والطقس وكذلك للوسائل التي كان يتصرف بها العدو محليا . وكانت مهمتي تشتمل كما كنت اعتقد على وضع الغوّاصات تكتيكيا لمساعدتها على اكتشاف المراكب ، كون قيادة الهجوم ، بحصر المعنى ، هي من عمل القائد المرؤوس ، على ان اكون مبحرا على متن غوّاصة كانت ستمكث بعيدة قدر المستطاع على سطح الماء .

إذا كنت اطلب ، ان يجهز قسم السفن ، الذي كان آنذاك قيد البناء ، بوسائط اتصال تجعلها قادرة على القيام بهذه المهمة .

٣ - لم يكن باستطاعتنا ان نوجه ، بالغواصات الموجودة سابقا وتلك التي كانت ستباشر الخدمة في معدل انشاءات العصر الا الانتقادات .

جمعت هذه الارشادات في تقرير وارسلته الى الفريق اول بحري « بام Boehm » قائد الاسطول والذي بلغه للقائد العام للبحرية ، داعيا بقوة استنتاجاتي وطلباتي .

اقمت هذه « الباكورة - Kriegss piel » النار على الاعتقاد بأن العدو كان سيلجأ الى اسلوب المراكب على الرغم من الاتفاق على الغوّاصات ، الموقع في العام ١٩٣٦ . ولم يشاطر كل الناس هذا الاعتقاد . ولو احترّم هذا الاتفاق ، كان يجعل المراكب عمليا عديمة الجدوى ، لأنه كان يتوجب على الغواصات تطبيق الاجراءات الدولية حتى مع سفينة كانت تنقل تسليحا « لمجرد الدفاع » . ولكن لم يحدث لي ان تصوّرت انه كان بإمكان السفن التجارية العدو ان تستسلم بهدوء لايقافها واغراقها بغواصة ، بهذا القدر من الضعف على سطح الماء دون ان تبلغ عنها او ان تقاومها ، خاصة اذا كانت تنقل هذا « التسليح الدفاعي » زد على ذلك انه كان هناك غموض . فأين يبدأ الدفاع ؟ ومتى تباشر الغوّاصة باغراق سفينة ،

انسجاما مع التنظيم الدولي ، او منذ ان تُكتشف من قبل هذه السفينة ؟
افرج هذا الغموض الاتفاق من مضمونه .

ومن المهم ان يُعرف كيف كان يُنظر ، في ذلك الوقت ، عند اعدائنا ،
الى تطبيق هذه المعاهدة للعام ١٩٣٦ ، والى الاستخدام المتوقع لاسلوب
المواكب . تباحث قيادة البحرية و« قيادة القوات المسلحة الملكية R.A.F »
في العام ١٩٣٧ ، في افضل طريقة لحفظ التجارة البريطانية في زمن
الحرب . اعتقدت الاولى انه باعتماد نظام المواكب منذ البدء يتم تجنّب خطر
الغوّاصات والخطر الجويّ معا . وبالعكس تحوّفت الثانية من ان يشجع
حشد السفن التجارية الهجومات الجويّة الضخمة التي ، طبيعياً ، ستسبب
خسائر كبيرة . واعتقدت قيادة البحرية بامكانية الاعتماد على « المعماق
Asdic » ضد الغوّاصات تحت الماء ، وعلى التسليح المضاد للطيران ضد
الطائرات . اظهرت « قيادة القوات المسلحة الملكية R.A.F » تشاوماً حول
هاتين النقطتين .

في حين كان قد حصل اتفاق في ٢ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٣٧
وُصِّدق من مجلس الدفاع الامبراطوري : في حالة الحرب كانت البحرية
التجارية ستخضع على الارجح ، بقوة للحرب الغوّاصة والجويّة بلا قيد ولا
شرط ، اذاً كان سيعتمد نظام المواكب .

وكانت قيادة البحرية قد امرت في « كتاب وجيز حول دفاع السفن
التجارية » المطبوع في العام ١٩٣٨ ، بابلاغها عن وضع غواصة ما ، منذ
اكتشافها « ملحقاً بذلك هذه السفن بالنظام العام للاستنفار وللاستخبارات
البحرية » .

ان مثل هذا التدبير كان مناقضاً لمعاهدة ١٩٣٦ التي كانت تحظر على
السفن التجارية كل عمل ذي طابع عسكري ؛ وكان يثبت ان انكلترا لم
تكن تنوي احترام هذه المعاهدة ، منذ زمن السلم .

وتلقت السفن التجارية البريطانية التسليح بعد قليل من بدء العدوان

كتطبيق مستمر لهذا « الكتاب الوجيز » لعام ١٩٣٨ . واثبتت بسرعة جداً حالة هذه السفن انه لم يكن لهذا التسليح صفة (لمجرد الدفاع) زد على ذلك انه وهمي : ففي عدة حالات اطلقوا على الغوّاصات منذ ان اكتشفوها كما سنرى فيما بعد .

إذاً من الثابت ان انكلترا اتخذت تدابير مناقضة لاتفاقية ١٩٣٦ منذ العام ١٩٣٨ ؛ ونظراً لاعتنائها بأن هذه المعاهدة ما كانت ستحترم قررت في العام ١٩٣٧ اللجوء فوراً إلى نظام المراكب .

وكتب تشرشل ، الذي اصبح وزير الحربية منذ بدء العدوان ، في الجزء الأول من مذكراته :

« حدث اجتماعي الأول للدرس في مركز قيادة البحرية في ليل ٤ أيلول (سبتمبر) ؛ ونظراً لأهمية القرارات المتخذة ، دوّنت منها ، في الصباح الباكر ، قبل ان اذهب الى النوم ، النتائج لكي تكون معروفة من هؤلاء الذين كان ينبغي عليهم استعمالها للعمل :

١ - خلال هذه المرحلة الأولى ، ومع اليابان التي ليست بعد عدوة وإيطالية حيادية وان مترددة ، سيقع الهجوم الأول على الارجح في الأطلسي ضد المنافذ البحرية على بريطانيا العظمى .

٢ - سينشأ نظام المراكب ، وسيُرصَد فقط للدفاع ضد الغوّاصات . سوف لن تعالج في هذه الوثيقة الخاصة المسائل المتعلقة بالهجمات بطرادات قرصنة او بسفن حربية كبيرة » .

إذاً ، لم يكن قائد الغوّاصات الالماني مخطئاً بتدريب غوّاصاته منذ العام ١٩٣٧ على الهجوم على المراكب المخفورة ، وبمطالبتها ، بالتالي ، ببناء عدد كبير من الغوّاصات .

الفصل الخامس

القسم الأول من الحرب الغواصة من ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ الى الأول من ايار (مايو) ١٩٤٠

اعطت القيادة العليا الامر ببدء الأعمال الحربية فوراً ضد انكلترا في ٣ ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ الساعة ١٣,٣٠ . وفي اليوم ذاته ، عقدنا اجتماعاً ، انا نفسي والفريق اول بحري « سالواشر Saalwächter » - قائد وحدة الغرب - والفريق اول بحري « بام Böhm » قائد الاسطول في مركز قيادة « سالواشر Saalwächter » الواقع في محطة البرق اللاسلكي في « نياند Neuende » بالقرب من « ويلهيلمشافن Wilhelmshaven » . كان الجو مرهقاً . وكنا نعرف ماذا كانت تعني الحرب ضد انكلترا . ولم تكن نجعل ان قوتها انبحرية تملك موارد لا تنضب تقريباً ، وانها لا تظهر قدراتها الا تدريجياً ولكنها تنتهي دائماً بأن تكون ساحقة . كان الفريق اول بحري « بام Böhm » بوجه اكثر خصوصية ، يعبر لنا عن تخوفاته بكثير من القوة .

وقع الهجوم الجوي الأول في ٤ ايلول (سبتمبر) ضد هويسات « ويلهيلمشافن » والسفن موجودة في المرفأ . وكان الانكليز يطيرون على ارتفاع منخفض بجرأة للغاية ، ويضجون بأنفسهم دون الفوز بانتصار ظاهر . شاهدت بنفسي مع بعض ضباطي هذه الغارة من على سطح مئمن غواصات . وافعمت فعالية « الدفاع المضاد للطائرات D.C.A » رفاقي بالتنازل . ثم جمعهم لأعلمهم برأيي :

- لا تستخفوا بهذه الحرب . ستكون طويلة جداً ، ومن المحتمل ان تدوم سبع سنوات ، وسنكون سعيدين فيها لو انتهت بتسوية .

دُهِش الضباط وانذهلوا الى هذا الحد بسبب هذا التصريح الذي يذكرونه ايضاً اليوم .

وكل ضباط البحرية القدامى لم انخدع ابداً : كانت الحرب ستصبح قاسية جداً . وبوصفي جندياً كانت ردة فعلي الوحيدة : انجاز كل ما كان سيصبح ضمن صلاحيتي من اجل الفوز بها . واية ردة فعل اخرى لم تكن معقولة . ان مطالبة جندي بشيء آخر غير الطاعة في مثل هذه الظروف ، يعني ، زعزعة قاعدة الوضع العسكري نفسها وتعريض امن بلاده للخطر .

أُعلن في العام ١٩٤٥ في « نورمبرغ Nuremberg » ان المشاركة البسيطة في حرب عدوانية واقعة تحت طائلة القانون . واعطي ايضاً لهذا المفهوم القانوني الجديد مفعولاً رجعياً بشموله حقبة حيث لم يكن يوجد فيها شيء مماثل في أي قانون قومي او دولي . كان ذلك اغتصاب للمبدأ القديم : « لا توجد عقوبة بلا نص قانوني Nulla poena sine lege » وبررت الوسيلة بالاعلان عن انه كان يتوجب عمل مثل وعن ان القانون كان سيبقى صحيحاً الى الأبد .

وان البتّ فيما اذا كان الامر يتعلّق بحرب عدوانية ام لا ، هي مسألة محض سياسية . وسيحاول دائماً قادة بلد ما ان يبينوا ان المعتدي هو الخصم ، او بالاحرى ، انهم كانوا مجبرين على التصرف لاحساسهم بأنهم في خطر . وبالتالي ، حتى على الارضية السياسية ، من الصعب للغاية ان نعرّف المعتدي .

واذا كان الجندي سيعاقب من الآن فصاعداً لمشاركته في حرب عدوانية ، ففي كل امة ، ينبغي ان يحق له ان يطلب محاسبة حكومته ، في بدء الأعمال الحربية ، وان يطلع على كل الوثائق المتعلقة بانفجار الخلاف . ويتوجّب عليه في الواقع ان يكون رأياً شخصياً ، وربما حتى كان يمكن معاقبته لأنه لم يكونه (رأياً شخصياً) - وعلى أي حال ، الى ذلك الحين ، كان لن يطيع امر القتال :

وتتضح الاستحالات العملية التي يفرضها قانون « نورمبرغ Nuremberg » هذا . ومن جهة اخرى ، كانت الأمم تتجنب كثيراً تطبيقه ، فكما في اثناء الحرب الكورية ، كذلك عند الحملة ضد السويس في تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٥٦ . وبخلاف ذلك كثيراً ، أُحيل جندي انكليزي ، كان قد رفض الاشتراك في هذه الحملة الاخيرة ، امام مجلس الدفاع ، وحكم عليه بتهمة رفض الامر متتهكين بذلك حرمة قانون نورمبرغ .

وزد على ذلك ، انه حتى في العام ١٩٤٥ ، رفض المنتصرون استعمال هذا القانون ضد ملايين الجنود الالمان . واستثناء واحد كان قد حدث : في حالة كاتب هذا الكتاب ، وكما جاء في حيثيات الحكم ، لأنه لم يكن « مجرد قائد قوات او قائد فرقة » ولأن « الخسائر الرئيسية التي تكبدها العدو كانت تقريباً حصراً على غوّاصاته » .

واذا كنت قد تحدثت عن هذه الاستحالة في القانون الممارس في « نورمبرغ » هذا لأشدد كثيراً على التالي : عندما يتلقى جندي الامر بالقتال من قيادته لا يوجد بالنسبة له الا واجب واحد : الامتثال للأمر لأن القوانين التأديبية تعاقب في كل بلدان العالم رفض الامتثال للأمر .

وهذا يكشف فجور قانون « نورمبرغ » الذي يعاقب جندياً على اعمال كانت غير جذيرة بالعقاب حين نُفذت . وخلافاً لذلك ، لو لم ينفذها كان يعاقب بقساوة بالقانون التأديبي لأية امة .

وفي بدء الحرب ، لم يكن عندي ، انا نفسي ، فكرة اخرى ، الا القيام بواجبي ، ذلك الذي ارتكز على القتال بفاعلية قدر المستطاع ، بموارد مضغوطة للغاية ، ضد احدى اكبر القوى البحرية في العالم .

ووجدت نفسي تابعا مباشرة للقيادة العليا التي كانت تعطيني التعليمات الضرورية لما فيه فائدة الخطة العامة للحرب . وفي البدء ، عندما

كنت ما ازال استخدم الغوّاصات في بحر الشمال ، كان يستطيع كذلك قائد جيش الغرب ، مسؤول منطقة العمليات هذه ، ان يعطيني توجيهات لعملها .

وكان من المفترض في البدء ، ابحار عدد كبير جداً من سفن العدو ، كذلك على انفراد ، بما ان بدء العمل بنظام المراكب كان يتطلب وقتاً كثيراً ومن غير الممكن انجازه الا تدريجياً . ومن جهة اخرى كانت الملاحة الحياضية ستتابع الوصول الى انكلترا بمراكب منفردة . وعليه كان الانكليز سيحاولون مراقبة بحر الشمال وبجالاتهم امتداد قدر المستطاع الى الغرب في الاطلسي . وكان الطيران يتلاءم بشكل اكثر خصوصية مع هذه المهمة . وقلما كان من الممكن توقع قتال بقوات بحرية خفيفة اذا لم يكن امام المراكب وبالقرب من الشاطئ لاسيما في النقاط البؤرية لحركة المرور . وكانت مدمرات وخافرات اخرى كالخزقات والجيايب المسلحة معززة بطائرات قرب الشاطئ تدافع عن المراكب .

وكان ينبغي العمل على الغوّاصات حسب (نظام الاسر) وفقا للنظام الدولي ، يعني ، اتفاقية لندن للعام ١٩٣٦ ، وكما رأينا ، ذلك يعني انها كانت تفتش سفن التجارة المسلحة او غير المسلحة مثل السفن العائمة . واذا كان فحص اوراق الاثبات الشخصية والحمولة يميز تدميرها ، كان ينبغي عليها اولاً تأمين سلامة الطاقم ، على اعتبار ان زوارق الانقاذ لم تكن تقوم ذلك بشكل كاف .

وكانت وحدها معفية من هذه الاجراءات التفتيشية :

- ١ - سفن التجارة المخفورة بسفن حربية او بطائرات « ان الذي يطلب الحماية من اسلحة العدو يجب ان يتوقع ان يُهاجم بأسلحتنا » .
- ٢ - تلك التي كانت تساهم بعمليات عسكرية او تظهر مقاومة للتفتيش .

٣- كانت سفن نقل وحدات العدو تشكل جزءاً من القوات المسلحة ، لأنها كانت ملحقه بقيادة العدو ، اذاً كان ينبغي معاملتها كالسفن الحربية .

وكانت التعليمات المعطاة للغوّاصات في بدء الحرب مستلهمة من هذه التدابير . وكان الأمر يتعلق اذاً باستخدام اصغر عدد كنا نتصرف به بالطريقة الأكثر فعالية مع حسابان القيود والوضع . وكان يمكن ان يتخذ عملها الاشكال التالية :

أ) الهجوم على سفن مبحرة بمفردها :

كانت الغوّاصات ستوزّع في قطاعات منفصلة في غرب الجزر البريطانية . ولما كان عليها ان تعمل وفق « نظام الاسر » كانت هذه القطاعات بعيدة كثيراً عن الشاطئ ، لتكون الغوّاصات في كل نطاق الممكن ، خارج مدى المراقبة الجوية .

وكان يُطبّق نظام الاسر حتى في بحر الشمال : هناك ، كانت حركة المرور ، بقسم كبير منها ، حيادية وخاصة اسكندنافية . كانت تُعبّر باتجاه الشاطئ البريطاني ، انطلاقاً من رأس « سكاجين » Skagen او اكثر الى الشمال ، بمستوى « بيرجين » Bergen .

واكتشفنا في الحال ، ان العدو كان يبذل كل طاقته لمنع غوّاصاتنا من العمل وفق التنظيم الدولي . وتحققنا من انه كان قد اتخذ التدابير التالية :

أ) كان الطيران يراقب الاطلسي حتى مسافة بعيدة نحو الغرب . وكانت قيادة البحرية البريطانية تدفع بحاملات طائرات كثيراً في عرض البحر ، هذا الذي كان يمنع عملياً عمل غوّاصاتنا على سطح الماء .

وفي ١٧ أيلول (سبتمبر) ١٩٣٩ اكتشفت الغوّاصة يو- ٣٩ U-39 (النقيب البحري « كلاتيس » Glattes) التي كانت تجول في قطاعها ، حاملة الطائرات « أرك رويال Ark Royal » وهاجمتها . قذفتها بثلاثة

طورييدات بإشعال مُغنط انفجرت قبل الاوان لدى اقترابها منها ، هذا يعني قبل ان تمرّ تحتها . وهكذا كنا قد حُرّمنا من نصر مهم . بالإضافة الى ذلك سمح مدى الانفجار لمدمرات الموكبة باكتشاف الغوّاصة التي دُمّرت . وأنقذ الطاقم .

وفي ١٩ أيلول (سبتمبر) هاجمت كذلك الغوّاصة يو- ٢٩ U-29 (النقيب البحري « شوهارت Schuhart » حاملة طائرات اخرى « كوارجو Le Courageous » وكان حظها افضل . واغرقت الطورييدات العاملة بدقة ، السفينة العدوّة .

وأمام هذه المعارك ، اعتقدت قيادة البحرية البريطانية ان حاملات طائراتها الثمينة كانت تخاطر اكثر مما ينبغي واستدعت كل تلك التي كانت في الاطلسي . واصبحت بذلك مهمة غوّاصتنا سهلة بشكل ملموس .

ب) بلّغ القباطنة بسرعة جداً ، ان السفن التجارية كانت تستخدم جهازها اللاسلكي حالما كانت تكتشف غوّاصة ، مرسلّة الحروف « اس. اس. اس S.S.S » مصحوبة بموقعها . وبصورة عامة ، كانت طائرات او قوات خفيفة تظهر عجيبة الغوّاصة على الغطس والعدول عن الاجراءات على سطح الماء . ولم تسمح خصوصية الاشارة « اس. اس. اس S.S.S » بدلا من اس. او. اس S.O.S » بأي تردد : فلقد نجمت عن تعميم عام صادر عن قيادة البحرية التي كانت قد ألحقت سفن التجارة بشبكة انذار العدو . ومن جهة اخرى لم تتأخر في الحصول على هذا التعميم الموجود منذ العام ١٩٣٨ .

جـ) وفي ٦ أيلول (سبتمبر) قُصفت لأول مرّة غوّاصة (يو- ٣٨ U-38) بالمدفعية بواسطة سفينة تجارية . وفيما بعد خمسة عشر يوماً ، نوّه مكتب المعلومات البريطاني علناً وعلى سبيل المثال الواجب اتباعه ، بموقف سفينة شحن كانت قد اطلقت على غوّاصة وارجمتها الى الخلف . وفي ٢٦ أيلول (سبتمبر) اعلن السيد تشرشل وزير البحرية البريطانية ، ان كل

السفن التجارية كانت تتلقى تسليحاً . وهذا الذي طابق رسمياً تقاريرنا وافترضنا بأن الامر كان يتعلّق ببداية . وفي اول تشرين الأول (اكتوبر) دعت قيادة البحرية السفن التجارية ، باللاسلكي ، لمصادمة الغوّاصات . حتى السفن الحياضية اطاعت هذه الدعوة . وبلغت الغوّاصة (يو- ٣) (U-3) العاملة في بحر الشمال : أوقفت سفينة الشحن السويدية « غين Gun » في ضوء قمر جميل . واقترب الربان من الشاطئ ، اوراق الالابث مشبوهة . تنقل السفينة زوراً ٣٦ طناً من المتفجرات الى وزارة الحرب البلجيكية ، ولكنها توجد على مسافة ١٥ ميلاً جنوبي « ليندينس Lindenss » وتسير بـ ٢٨٠ وبينها نحن نحضّر كانت مجموعة التفتيش تحاول ان تصطدم بنا بكل الساعده مستخدمه السرعة القصوى . ونتجنبها بفارق قليل بالمناورة المباشرة لمحركاتنا « ديزيل Diesel » وتغرق مجموعة التفتيش سفينة الشحن هذه .

د- وبشكل عام، كانت السفن التجارية تبحر بدون نور في الليل مثل السفن الحربية . اذاً كان يصعب على الغوّاصة التعرف ما اذا كان الامر يتعلق بسفينة مساعدة او بمجرد سفينة تجارية . وكان ينبغي عليها ، اذاً ، الاقتراب كثيراً لتمييز التفاصيل . وكانت تستخدم مصباح مورش او منوارها ؛ وكان الانبهار المسبب بذلك يعيق عملها في حين ان موقعها يصبح مكشوفاً . وان حدث ان واجهت سفينة - شركا - كان دمارها مؤكداً .

وانضافت لهذه التدابير المتخذة من قبل العدو والتي جعلت تطبيق نظام الاسر صعباً ، قيوداً مؤقتة من قيادتنا الخاصة ، اثر حادث وقع فجأة في بدء الحرب . ففي ٤ أيلول (سبتمبر) ١٩٣٩ اغرقت الغوّاصة « يو- ٣٠ » (U-30) الباخرة الانكليزية « اثينيا Athenia »^(١) التي كانت تبحر بشكل متعرج ، بمؤخرة انوارها ، حول طريق متوسطة غير اعتيادية . واعتقد

(١) ورغم اقتناعي بأن القبطان كان خلصاً ، كنت افرض عليه عقوبة لأنه بانتباه اكثر بقليل كان سيكتشف بأن الامر لم يكن يتعلّق بطرّاد مساعد .

القبطان الالماني انه امام طراد مساعد . وفي المساء نفسه ارسلت رسالة الى كل الغوّاصات :

بأمر من الفوهرر سوف لن تهاجم مؤقتاً ، أية باخرة قطعاً ، وحتى وان كانت تبهر بموكب .

إذا كانت سفن المسافرين قد حصلت على تشريع خاص ، لأن القانون الدولي كان يسمح بتدميرها تقريباً اذا كانت بموكب .

وكذلك كانت السفن الفرنسية موضوع استثناء . ففي ٣ أيلول (سبتمبر) تلقت الغوّاصات الامر التالي :

- تعتبر فرنسا في حالة حرب مع المانيا بدءاً من الساعة ١٧ . يكون التحرك الآن دفاعياً أمام السفن الفرنسية وحتى التجارية .
وفي ٦ أيلول (سبتمبر) وضّحت رسالة اخرى :

ما زال الوضع مع فرنسا غير واضح . ويكون التحرك دفاعياً امام السفن الفرنسية حتى التجارية . ولا تُفتش السفن المتحقّق من انها فرنسية . تُجنّب الحوادث بأي ثمن مع فرنسا .

وكانت السفن الفرنسية تُعامل بشكل افضل من السفن الحيادية لأن هذه الأخيرة كان يمكن تفتيشها وتدميرها اذا كانت تنقل بضاعة مُهرّبة . ومن جهة اخرى ، كان من الصعب جداً ، لا بل من المستحيل كلياً في الليل التعرف على جنسية السفينة المكتشفة .

واعاقت هذه القيود تدريجياً قباطنة الغوّاصات الذين كانوا يرون انفسهم مُلزّمين باجراء تمييز قبل التحرك ، وكانوا يتحملون مسؤولية خطيرة جداً . وكثيراً جداً ما كانت تُفاقم غناطهم . ففي النهار كان يتوجب عليهم اخراج المتفّاق زمناً طويلاً كثيراً ، اذاً ، التعرّض لأن ينكشفوا ؛ وفي الليل المجيء على مقربة جداً ، هذا يعني ان يتخلدوا مكانهم في وضع خطر غالباً .

ولقد اعطى هتلر هذه الاوامر ، لأنه كان يرغب ، ان يرجع بدء العمليات الحربية ، بشكل واضح للعيان ، للقوى الغربية ، ولأنه كان يأمل ايضاً تجنب الحرب مع فرنسا على الرغم من بيانها الرسمي . وكون هذا الامل لم يتحقق اعيدت القيود بشأن السفن الفرنسية في نهاية ايلول (سبتمبر) .

وبتشابه ، لزمّت القيادة البحرية العليا اكبر احتراس ولم تعارض إلا تدريجياً التدابير البريطانية ، المذكورة اعلاه ، والتي تشكل انتهاكاً لحرمة اتفاق لندن . وسمحت بأوامر متتالية بالهجوم على السفن التجارية التي كانت تستخدم جهاز الاسلحة ثم على تلك التي كانت تبخر وانوارها مموهة كلياً او كانت مسلحة ، ثم على كل تلك التي تمّ التعرف عليها كعدوة (كرد فعل ضد الدعوة الموجهة للسفن البريطانية للاصطدام بالغوّاصات) واخيراً ، أعلنت منطقة حربية ، مؤلفة في البدء من قطاعات منفردة ثم انطلاقاً من ١٧ آب (اغسطس) ١٩٤٠ أصبحت شاملة لكل المياه المحيطة بانكلترا . وكان الهجوم مسموحاً دون سابق انذار داخل هذه المنطقة .

وينبغي الاشارة الى ان القيادة الالمانية ألزمت نفسها باحترام اتفاق لندن ، ولم ترفضه إلا بشكل غير محسوس امام انتهاكه من قبل العدو والذي كان يجبرها على ذلك . أُقرّت الاوامر القاضية بهذه التغييرات بالتعاون مع الشؤون الخارجية والسلطة ؛ وقد حافظت دائماً على اعتدال سياسي مميّز بالمقارنة مع تلك التي اعطاها البريطانيون والاميركان لغوّاصاتهم الخاصة . فمثلاً اصدر تشرشل تعليماته لغوّاصاته العاملة في « السكاجيراك Skagerrak » بمهاجمة كل السفن الالمانية دون انذار في النهار ، وكل البواخر دون استثناء في الليل . وكان مثل هذا الامر يتخطى بكثير اوامرنا لأنه كان يسمح في هذه المنطقة باغراق حتى السفن الحيادية المبحرة بأنوارها .

كذلك ففي بدء الحرب مع اليابان في ٧ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤١ ، أعلنت الولايات المتحدة مباشرة ان كل المحيط الهادىء كان يؤلف

منطقة حربية ومارست فيها حرباً غَوَاصَة دون قيود . ومن غير المجدي الإشارة لمدى مثل هذا القرار المتحرّر من كل اعتبار سياسي .

وشخصياً فلقد تلقيت مباشرة من القيادة البحرية العليا سلسلة الاوامر التي كانت تغيّر تدريجياً طريقتنا في العمل ، والتي كانت مُتَّفَقة مع رغباتي واقتراحاتي . كان يسرّني جداً ان ارى الغاء القيود ، التي ، بسبب موقف العدو المناقض للتنظيم الدولي ، كانت تعرّض الغوّاصات لمخاطر كبيرة . وفي حين تقيّدت بدقة بتعليمات القيادة ، غير ان محكمة « نورمبرغ » جعلتني مسؤولاً عن العمليات التي نفّذت تطبيقاً لهذه التعليمات . ومع ذلك ، بعد تفحص اوامر البريطانيين المعطية منذ زمن السلم لسفنهم التجارية ، والذين كانوا قد جرّدها من هذه الصفة ، وكذلك الطابع الذي كان نفس هؤلاء البريطانيون والاميركان قد رسّخوه في حريمهم الغوّاصة ، برأيتي المحكمة من كل الاتهامات المرفوعة ضد حربنا الغوّاصة الخاصة .

وما بين ٣ ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ و ٢٨ شباط (فبراير) ١٩٤٠ اغرقت غوّاصاتنا العاملة في الظروف المعروضة اعلاه ، ١٩٩ سفينة أي ٧٠ ١٩٨٥ طناً حمولة السفن الاجمالية .

ب (هجوم بلا قيد ولا شرط ضد المراكب المرصودة :

كانت تجربتنا في هذا المجال من زمن السلم تُسوّج انتظار نجاحات عظيمة . ولذلك حاولت خلال الاشهر الاولى ، تكراراً ، تنظيم هجومات مُجمّعة ، تطبيقاً للتكتيك الذي وضّحناه . واثرباحار ١٩ آب (اغسطس) ١٩٣٩ ، ارسلت مسؤولي التشكيلات البحرية الثانية والسادسة ، بحراً ، لينوبوا عن القيادة ، خلال هذه الهجومات المشكّلة بقطيع الذئب .

وهكذا جرت الامور ، في الحقيقة الساطعة : خلال المنتصف الاول من تشرين الاول (اكتوبر) كان ينبغي على ورش السفن الحربية ان تسمح للغوّاصات التسع بمباشرة القتال . وكنت اعتقد انه كانت ستظهر اخيراً

الفرصة المطلوبة . ففي اول تشرين الأول (اكتوبر) دوّنت في سجل عمليات القائد العام للغوّاصات (B.D.U)^(١) :

« يتميّز الوضع بالعدد القليل من الغوّاصات الجاهزة » .

« ونظراً لادراكي بتكوّن تجارة العدو من مواكب ، اعتبر ان توزيع الغوّاصات منفردة على مساحة مُفرطة في كبرها ، غير مناسب . وينبغي ان يكون الهدف اعتراض سبيل المواكب والحشد عليها ببعض السفن التي تملكها . فمن الصعب جداً اكتشاف موكب في عرض البحر . ومن المناسب ان نحاول ذلك في المناطق التي تخترقها طرقا طيعية خاصة في جنوب - غربي انكلترا وفي انحاء جبل طارق » .

المنطقة الاولى لها الأفضلية كونها الأكثر قرباً ، ولكن الحراسة ، المعززة بوجود العديد من القواعد ، اقوى فيها ، وفي هذا الوقت من السنة . يجب توقّع طقس رديء . ان منطقة جبل طارق ابعد ولكن تتقاطع فيها عدة طرق تجارية وهذا يبشّر بانتصارات اكثر . وكان سينبغي ان يكون الطقس فيها اكثر ملاءمة من الشمال . وتملك قليلا من المعلومات حول الحراسة التي يمكن ممارستها فقط انطلاقا من جبل طارق ومن كازابلانكا ، ولكنها تبين انها تتركز خاصة في المضيق » .

« قررت العمل في هذه المنطقة من جبل طارق » .

إجراء : بقدر ما يكون ظهور الغوّاصات مفاجئاً ومركزاً ، بقدر ما يكون النجاح كبيراً واكيدا . ليست كل الغوّاصات على الدرجة نفسها من التهيق ؛ وستحرق منفردة وستذهب قبل كل شيء الى جنوب غربي ايرلندا ، المنطقة الأكثر ملاءمة بدليل التدمير المنجز حتى هذا الحين . وعندما ستصلها كل الغوّاصات ، ستتابع طريقها حسب امر القائد العام الذي يؤجّل

(١) اصبح القائد الأعلى للغوّاصات « ف ديو FDU » في ١٩ ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ قائدا عاما للغوّاصات (ب ديو BDU) .

اعطاءه الامر بعد او قبل ذلك تبعاً للوضع . وسيبحر الرائد البحري « هارتمان Hartman » على متن الغوّاصة يو- ٣٧ (U-37) بصفة رئيس هذه المجموعة في الاطلسي ، وسيأخذ عند الاقتضاء قيادة العمليات ضد المراكب . واذا بدت الظروف مؤاتية قليلاً امام جبل طارق ، سيكون له الخيار في اختيار موقع آخر ، ابعد عن القواعد العدو ، على طول الشاطئ الغربي لاسبانيا والبرتغال ، حيث تمر فقط حركة سير الشمال - الجنوبي .

حدث عكس ذلك ، فبسبب التأخيرات الطارئة في ورش السفن الحربية من خسائر ووقف في المهمات الخاصة ، لم تعد ست سفن غوّاصة جاهزة ، فلم يبق منها اذاً اكثر من ثلاث . واغرقت ثلاث او اربع يواخر في ١٧ تشرين الأول (اكتوبر) ولكن حوادث الطوربيدات منعتها من الفوز بانتصارات اخرى . وتوجب على واحدة منها ان تعود كونها استنفدت كل طوربيداتها . ولم تنجح الغوّاصتان الباقيتان باعتراض موكب محميّ بطائرات .

وجرت محاولات اخرى مشابهة في المنتصف الثاني من تشرين الأول (اكتوبر) وبدء تشرين الثاني (نوفمبر) . ففي كل مرة لم يكن عدد الغوّاصات الجاهزة كبيراً ابدأ كما ينبغي لاعتراض مراكب في عرض البحر ومهاجمتها بمجموعة . واستنتجت من ذلك ان العدد كان يبقى غير كاف لإجراء حشود . وقررت اذاً ، ارسال الغوّاصات مؤقتاً الى الاطلسي ، كلما كانت ستصبح جاهزة . ولم يكن بالامكان استئناف العمليات المجمعة الاً خلال صيف ١٩٤٠ . فحققت نجاحات كبيرة جداً : فمثلا في تشرين الأول (اكتوبر) دمرت ٣٨ سفينة خلال يومين في ثلاثة مراكب .

وعلى أي حال ، كانت التجربة المنجزة في اول تشرين الأول (اكتوبر) في غربي جبل طارق ، قد بينت ان الغوّاصات كانت قادرة على مهاجمة المراكب . وبالإضافة لذلك ، اكتشفت ، هذا الذي توجب تأكيده فيما بعد ، ان القيادة التكتيكية التي يمارسها قائد انطلاقاً من غوّاصة ، لم تكن دائماً ممكنة ولا ضرورية . فاذا مكث هذا القائد بعيداً كثيراً عن الموكب

ليكون خارج مدى الانارة الجوية وليمكنه البقاء على سطح الماء ، كان يفقد رؤية العدو ، اذاً ، لم يكن يملك ابداً معرفة كافية عن الظروف المحلية . واذا مكث قريباً اكثر مما ينبغي ، كان يخضع كالبقية لنفس الواجبات الدفاعية . ومن جهة اخرى لم يكن عدد غواصاتنا الضعيف اكثر مما ينبغي ، يسمح بأن يُستبعد منه كذلك في الهجوم ، الا اذا كان ذلك حتماً ضرورياً لنجاحه . فضلاً عن ذلك ، كنا بأمرّ الحاجة لقادة التشكيلات التي كانت كذلك مبحرة ، لتشكيل طواقم جديدة ، ولتحضير الغواصات التي كانت قد اصبحت جاهزة للعمل .

واثناء النضال ضد القيادة التكتيكية في البحر ، انضاف لكل هذه الاسباب في الواقع أنني كنت قادراً كلياً بأن اتسلم في المانيا ، قيادة كل العمل ضد المراكب . وكانت هذه القيادة تشمل اساساً ابلاغ السفن عن الوضع ، كما كنت اتعرّف عليه من مصادر مختلفة ، وتصحيح الرسائل الخاطئة او المتناقضة ، واستخدام غواصات او مجموعات محددة ، وتعيين تلك التي كانت ستعرض وتلك التي كانت ستهاجم ، والتدخل اذا فشل هذا الاعتراض . وكان الامر يتعلق بالقيادة نحو الهجوم لا بالقيادة اثناءه . في هذا الحين كان كل قائد يستعيد استقلاله ، اذاً ، كان يتوقف نجاح العملية التي كنت انظمها على مهارته ، على روح المبادرة عنده ، على صلابته ، على قساوته نحو نفسه . وكان هو الذي يحمل ثقل المعركة وبالتالي كان يرجع اليه والى طاقمه شرف النصر . وكان ينبغي على تدريب القادة ان يسعى قبل كل شيء لتطويع روح المبادرة عندهم ، ومقدرتهم على التصرف بمفردهم .

وكانت كذلك معرفتي الشخصية عن الظروف المحلية والقدرة على « الاحساس » بأنني انا نفسي في عرض الاطلسي ، اكبر مما كنت اتوقع . وبعد كل مراقبة بحرية كنت استعلم شخصياً من القبطان . وكانت هذه الاستعلامات المتّمة بالاجوبة على استجواب خاص كانت تنجزه قيادة اركاني ، ويوميّات الغواصة ، تزوّدي في غضون كل الحرب ، بخلاصة

ممتازة وشاملة عن الوضع في البحر . فخلال هجوم على موكب كانت الاستعلامات الارصادية ورسائل الغواصات في الاعتراض تعرف قيادة اركاني بسرعة جدا بهذا الوضع الخاص . وان استخدام اشارات موجزة للغاية وبالتالي صعبة جداً ان تعترض او تحل من قبل العدو قد كون فائدة كبيرة . واذا اعتقدت انني لم اعلم ما ينبغي عن الشروط المحلية كنت اسأل أنا شخصياً بواسطة اللاسلكي ، وكنت احصل غالباً على الجواب في نصف الساعة التالية . وقبل اتخاذ القرارات التي كانت تتطلب معرفة دقيقة ببعض الظروف ، كنت شخصياً ، اتصل هاتفياً بقطبان ، في آونة متوقعة لمثل هذه الاتصالات وبلغة مرموزة . لم الجأ الا نادراً لهذا الاجراء .

وكنت حريصاً على ان يكون رئيس مكتب العمليات والضابط الذي كان قد الحق به ويشكل خاص من اجل العمليات ضد الموكب ، من قباطنة الغواصات ، ذوي تجربة كبيرة ، وخصوصاً على علم بهذه العمليات . وكان الرائدان البحريان « اوهرن Oehrman » و « هيسلر Hessler » والنقيب البحري « شنيه Schnee » الذين شغلوا زمناً طويلاً هذه الوظائف يستجيبون كلياً لهذه الشروط . وكذلك الحكم الأكيد جداً يتطلب دائماً مع الواقع ، فبوصفه رئيس قيادة الاركان ، كان الرائد البحري « كودت Godt » ثميناً كثيراً بالنسبة لي .

هكذا حرصنا على تحقيق وحدة الشعور والفكر بين المقاتلين وقيادة الاركان . وعلى كل حال ، كان لهذا التبادل المستمر بالافكار والانطباعات ما بين الجبهة والقيادة ، على كل وجه ، الأثر الأكثر مدعاة للسرور .

ج- زرع الألغام بواسطة الغواصات :

في البدء لم اكن اعتمد على نيل كثير من النجاحات العظيمة في الحرب ضد السفن التجارية بسبب القيود التي كانت مفروضة علينا وبسبب عدد الغواصات المفرط في نقصه . وكذلك كنت اعلق على كلفة مهاجمة العدو في

مياهه الاقليمية ، هذا يعني ، داخل حدود الثلاثة آلاف ميل بحري ، وبخصوصية اكثر امام المرافئ وفي النقاط البؤرية لحركة مروره . ولأجل هذا ، كنا نملك نوعين من الألغام : ت.م.ب T.M.B بحشوة متفجرة ٤٠٠ - ٥٠٠ كيلو مستخدم حتى عمق ٢٥ - ٣٠ مترا ، وبدءاً من اول العام ١٩٤٠ « ت.م.ث T.M.C » بحشوة متفجرة ١٠٠ كيلو مستخدم على اعماق تصل لـ ٣٥ مترا . وكان يحدد انفجاره المجال المغناطيسي للسفينة التي كانت تمر فوقه . وكان النموذجان يعملان على نحو رائع جداً من وجهة النظر التقنية . وكانا يُدينان لمراقبة الألغام والعوائق التي كان يوجهها اللواء البحري « روثير Rother » .

ويسمح القانون الدولي بزرع الألغام في المياه الاقليمية بدون اذار مسبق . وبالإضافة الى ذلك تقدم هذه العمليات المنفذة على مقربة مباشرة من المرافئ ، امكانية مهاجمة سفن حربية بطوربيدات . ولكنها تحدث على اعماق قليلة ، وفي اغلب الاحيان بتيارات عنيفة جداً عند الشاطئ وعلى مقربة من نقاط حراسة العدو ، كذلك فهي تتطلب مهارة كبيرة وقلباً حازماً جداً من جانب القباطنة . وكان اولئك يتصرفون بطريقة تفوق كل مديح .

فقبل كل شيء ، كانت فكرة اقتحام العدو في عقر داره تعتبر بشكل من الاشكال كأنها فكرة مغامرة . وكان القباطنة يعتبرون انه من الصعب تنفيذ الاوامر التي كنت قد حضرتها منذ زمن السلم . وفي الواقع تبين ان التنفيذ ممكن تقريباً في كل مكان . فخلال الاشهر الاولى ، لم يكن لدى العدو الوقت لتنظيم دفاعه كلياً .

وكانت قد وقعت ٣٤ عملية ، وعادت كل الغواصات سالمة وجلي جداً ، بزهو مآثرتهم ، ما عدا اثنتين دمرت ، واحدة في « كلايد Clyde » والآخرى امام « دوفر Douvres » (يو-١٦ U-16 النقيب البحري « ويلنر Wellner » يو-٣٣ U-33 النقيب البحري « دريسكي Dresky ») .

وكانت قد نفذتها في بحر الشمال سفن من حمولة ٢٥٠ طناً الأكثر قدرة

على ولوج الاوكار . وفي اول اذار (مارس) ١٩٤٠ كانت قد زرعت كذلك
الغام في الاماكن التالية :

الشاطيء الغربى لبريطانيا العظمى : « لوتش ايوي Loch Ewe »
و« كلايد Clyde » و« ليفربول Liverpool » و« سوانسي Swansea » وقناة
البريستول و« فوريلاند Foreland » .

شاطيء المانش : « فالماوث Falmouth » و« بورتلاند Portland »
و« ويموث Weymouth » و« بورتسموث Portsmouth » و« دوفر
Douvres » الشاطيء الشرقى : « اينفر غوردون Inver gordon »
« ديندي Dundee » و« فارث اوف فورث Firth of Forth » و« بليث
Blyth » « نيوكاستل Newcastle » ، و« هارتليبول Hartlepoul »
و« اينير داوسينغ Inner Dowsing » و« نيوارك Newark » و« كروس
ساند Cross Sand » و« لاويستوفت Lowestoft » و« اورفوردنيس
Orfordness » و« دونجينيس Dungeness » و« كرومارتي Gromarty »
و« غريت يارموث Great Yarmouth » و« هوفدين Hoofden »
و« نوردهيندير Nord Hinder » و« فلامبورغ Flamborough » .

وحصلنا على انطباع ، من اشارات العدو الملتقطة مباشرة بعد عملية
الزرع بأن الألغام قد حققت نجاحا . وهكذا فبعد بضع ساعات سمعنا
قيادة البحرية (البريطانية) ترسل الانذارات دليلاً على ان سفناً كانت قد
انفجرت فوق هذه الألغام التي كانت قد زرعتها الغواصة « يو- ٣٠ U-30 »
(النقيب البحري « ليمب Lemp ») امام « ليفربول » على عمق قليل وفي
افضل الظروف . وتوجب كذلك ، في غضون وقت ما ، اغلاق المرفأ الأكثر
اهمية على كل الشاطيء الغربى ، كوسيلة وحيدة لتفادي خسائر جديدة .
وكذلك علمنا من رسائل الاستغاثة المرسلة من سفن غارقة او معطوبة ان
عواقب اخرى كانت قد لعبت دورها .

إذا كان قد دُمِّر قبل الأول من آذار (مارس) ١٩٤٠ ، حسب التاريخ
البريطاني الرسمي ، ١١٥ سفينة اي ٣٩٤٥٣٣ طناً سعة السفن الاجالية .

ولكن لم تكن الغَوَاصات وحدها تزرع الغاما ، فلقد وضعت مدفّرات « الكومودور بونت Comodore Bonte » كمية مهمة منها ، تحت مياه الشاطئ الانكليزي ، خلال ليالي شتاء ١٩٣٩ - ١٩٤٠ . ويدلّ هذا الرقم على اجمالي النتائج المكتسبة بهذه الالغام .

* * *

وتدخل بعض العمليات الموجهة قبل كل شيء ضد السفن الحربية العدوّة في اطار تلك التي نُفِذت قرب اليابسة . واشهرها هو دخول الغوَاصّة « يو- ٤٧ U-47 » التي كان يقودها النقيب البحري « بريين Prien » في مرسى « سكابا فلاو Scapa Flow » . وتستحق هذه العملية ان تسروى بالتفصيل بسبب الظروف الخاصة التي جُهِّزَت فيها ، والجرأة في تنفيذها .

منذ بدء الحرب ، خطرت لي هذه الفكرة في العمل ضد « سكابا فلاو Scapa Flow » . غير انني امتنعت عنها بسبب العقبات التقنية غير العادية وكذلك بسبب ذكرى المحاولتين الفاشلتين اللتين قام بهما في غضون الحرب العالمية الأولى كل من النقيب البحري « فون هيننغ Von Hennig » والملازم البحري « ايمسمان Emsman » .

وكانت هذه العقبات تنتج بالدرجة الأولى ، عن التيارات العنيفة جدا عند الشاطئ والتي تنتشر في تلك المنطقة . فمثلا في « بنتلاند فارث Pent-land Firth » تبلغ سرعة عشر عقد . وكانت احدى غوَاصاتنا التي لا يمكنها بلوغ اكثر من سبع عقد تحت الماء وفي غضون فترة وجيزة جدا فقط ، ستصبح العوبة لهذه التيارات . وبالإضافة الى ذلك ، كان ينبغي ، طبعاً ، افتراض وجود شباك والغام ومآصر (حواجز ماء) وكذلك هياكل غارقة وسفن حراسة كانت تسدّ المداخل الى « سكابا Scapa » القاعدة الأكثر أهمية بالنسبة للاسطول البريطاني . وكان ينبغي على القائد الاعلى « لاسطول البيت^(١) Home Fleet » وعلى قيادة البحرية ، المعجّبة جداً في هذا النوع

(١) الاسطول المكلف بحماية المملكة المتحدة .

من الأعمال ، ان يكونوا قد بذلوا اكبر عناية لجعل هذه السدود متعذرة الاجتياز .

وكانت مثل هذه العملية تبدو اكثر من مغامرة . وأتذكر ، أنني جلست يوماً امام خارطة « سكاپا Scapa » وبينما كنت افكر بالمسألة ، وقع نظري على النقيب البحري « اوهرن CEhrn » الملحق بمكتب عملياني ، وهو رجل قادر على تركيز نادر للذهن . قال لي عفواً ، وبطريقته الرصينة والمقنعة الى هذا الحد :

- اعتقد بأننا سنجد وسيلة الدخول .

افعني هذا التفكير ، من ضابط كنت اعلق اكبر ثقة على رأيه ، بدراسة المسألة حقاً بعمق ، لتحديد قراري تبعاً لنتيجة هذه الدراسة . وكنت قد طلبت من القيادة العليا ، منذ بدء الاعمال الحربية ، تقريراً عن « سكاپا » مثبتاً بناء على كل الأخبار التي كانت معروفة . وكانت الخارطة تبين السدود التي كان يُعتقد بأنها مقامة في كل المداخل . وفي ١١ ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ وصلني صورة من الجوّ كانت تبين وجود سفن ثقيلة وخفيفة في شمال « فلوّتا Flotta » وفي المضيق بين « سويثا Switha » و « ريزا Risa » . وبالإضافة الى ذلك أمّن لي ، النقيب البحري « ويلنير Wellner » قبطان الغوّاصة « يو-١٦ » والذي كان قد عمل سابقاً في « الاوركاد Orcades » معلومات ثمينة حول الحراسة واشعال المنارات وظروف التيار . وكان يعتقد انه من الممكن دخول « سكاپا » من « خوجا ساوند Hosca Sound » اذا كان السدّ مفتوحاً فيها بالصدفة . وكنت قد طلبت من الاسطول الجوّي الثاني ان يقدّم لي صوراً واضحة قدر المستطاع لمختلف السدود المقامة في كل طريق للمدخل ؛ وحصلت عليها في ٢٦ ايلول (سبتمبر) وتوصّلت للنتائج التالية :

أ- « اعتقد بأن الدخول مستحيل تقريباً من « الخوجا ساوند Hosca Sound » ومستحيل كلياً من « السويثا ساوند Switha Sound » والـ

« كلاستروم ساوند Clesstrom Dound » بسبب السدود الموجودة هناك .

ب - « يوجد في الـ « هولم ساوند Holm Sound » فقط سفيتان بخاريتان ، ظاهر انها قد أغرقتا في عرض « كارك ساوند Kirk Sound » وواحدة اخرى في الجهة الشمالية . وتوجد في جنوب هذه الاخيرة وحتى « ليم هولم Lame Holm » ثغرة اولى بعرض ١٧ مترا حتى براح الجزر حيث يبلغ العمق ٧ أمتار ، وواحدة ثانية اصغر في الشمال . الشاطئ غير مأهول من الجهتين تقريبا . واعتقد انه من الممكن المرور من هناك ليلا وعلى سطح الماء في ركود المد والجزر . وتكمن اكبر عقبة في مجال الملاحة » .

عزمت على محاولة المشروع . فوقع اختياري على النقيب البحري « بريين Prien » قبطان الغواصة « يو - ١٧ » الذي ، برأيي ، كان يملك كل الصفات العسكرية وكل العلم البحري اللازم . وسلمته الوثائق وتركته حراً بالقبول او الرفض بعد ثماني واربعين ساعة من التفكير . فقام بدراسة وافية جدا لها وقبل .

وعندئذ اخطرت شخصا قائد البحرية في برلين . وكانت العملية تتطلب السرية المطلقة لتنجح . كنت ارى الفرصة الأكثر ملاءمة في الليل من ١٣ الى ١٤ تشرين الأول (اكتوبر) لأن حركة البحر ، المد والجزر ، كانت ستحدث في الظلام ولأنه لم يكن هناك قمر . ابهر « بريين Prien » من « كييل Kiel » في ٨ تشرين الأول (اكتوبر) . وكنت قد قرّرت اعطاءه طوربيدات (ج سابعا G 7er) ولكن بلا الغام لأنه كان سيهاجم مباشرة اهدافا كان يمكن الاعتماد بثقة على وجودها .

واعلنت الاذاعة الانكليزية في ١٤ تشرين الأول (اكتوبر) الساعة ١١ ، ان البارجة « رويال اوك Royal Oak » كانت قد اغرقت بغواصة على الاربع . وفي ١٧ تشرين الأول (اكتوبر) وصل « بريين Prien » الى « ويلهيلمشافن Wilhelmshaven » وعرض لي : - استطعت الدخول والخروج عبر الـ « هولم ساوند Holm Sound » ليس دون صعوبات كبيرة .

مساحة قليلة جدا بين السفن الغارقة ، ارتداد الامواج قوي جداً ، سرعة التيار عشر عقد عند رأس المخرج . لا توجد حراسة امام الـ « هولم ساوند Holm Sound » . وكانت « ريبولس Repulse » و « رويال اوك Royal Ook » وحدهما موجودتين في « سكاپاScapa » في المواجهة الأولى ، اصابة في الهدف في مقدمة « ريبولس Repuls » في الثانية ، بعدها بقليل (جُهِز طوربيدان في غضون المدة الفاصلة) ثلاث اصابات في الهدف في « رويال اوك Royal Ook » . وتطير البارجة في الهواء في غضون بضعة ثوان . ناورت في الحال للخروج . ويعد اجتياز الـ « هولم ساوند Holm Sound » لاحظت تفتيشاً نشيطاً جداً في مرسى « سكاپا Scapa » مع قذف قنابل الاعماق . شفق قطبي شمالي قوي جداً ، صاعد حتى سمت الرأس ، مرسل ضوءاً مزعجاً للغاية .

كان « بريين Prien » قد نفذ مهمته بأكبر جرأة ؛ مظهر اروع صفات وتبصراً نموذجياً .

وبعد هذا الحدث ، كان ينبغي على الانكليز ، طبعاً ، تدقيق واقفال كل طرق مداخل المرسى بأقصى عناية ، عاملين على افراغه (المرسى) بواسطة (اسطول البيت Home Fleet) . فالى أين كان سيقتل ؟ كانت تبدو لي « لوتش ايوي Loch Ewe » و « الفارث اوف فورث Firth of Forth » و « الفارث اوف كلايد Firth of Clyde » الاجابات الأكثر احتمالاً . وعليه ارسلت غوّاصات نحو هذه الاماكن ، مسلحة هذه المرة بالغام بشكل رئيسي ، لأنه لم يكن بالامكان الاعتماد بثقة على وجود سفن . وفي اطار هذه العمليات ، زرعت الغوّاصة « يو- ٣١ » (النقيب البحري « ابيكوست Habekost ») الغاما امام « لوتش ايوي Loch Ewe » . صدمتها البارجة « نيلسون Nelson » وتكبّدت اضرارا بالغة جداً . وكذلك علمنا ان الطراد « بلفاست Belfast » كان قد صدم احد الالغام عقب عملية الزرع المشابهة التي انجزتها الغوّاصة « يو- ٢١ » (النقيب البحري « فروينهايم Frauenheim ») في « الفارث اوف فورث

« Firth of forth » . وتسببت ، لسوء الحظ ، عملية « الفارث اوف كلايد Firth of Clyde » بخسارة الغواصة « يو- ٣٣ » (النقيب البحري دريسكي Dresky) وبكل طاقمها .

هكذا يبين « التاريخ الرسمي البريطاني » بصدد عملية « بريين Prien » وتلك التي تبتعتها : يجب ان يحيا الاقدام والشجاعة اللذان نفذ بها النقيب البحري « بريين Prien » خطة « دونيتز Doenitz » . . .

« طبعاً بقيت شكوك حول الطريق التي كان قد تبعها حقاً . ومن الممكن انها كانت عبر اطراف المآصر (حواجز الماء) المحروسة بضلع الطوافات الجاهزة ، او عبر احد مداخل الشرق المسدودة بطريقة ناقصة . وكان شيء وحيد اكيدا : كان يجب في كل نطاق الممكن بشرياً ، جعل عبور هذه المداخل متعذراً في اقصر مهلة . ولكن هذا كان يتطلب وقتاً ، والى ان يتحقق ذلك كان « اسطول البيت » عاجزاً عن استخدام قاعدته الأكثر ملاءمة . وللسخرية بما فيه الكفاية ، وصل الهيكل المقدّر اغراقه في المدخل الذي استخدمه في الواقع « بريين Prien » ، الى « سكاپا Scapa » في غد اليوم الذي نسفت فيه « الرويال اوك Royal Oak » .

واعلن وزير البحرية البريطانية في ١٨ تشرين الأول (اكتوبر) امام وزارة الحرية انه كان يعتقد أن مرفأ « سكاپا Scapa » معطل مؤقتاً . وبعد مناقشة مُسهبة تقرر استخدام « لوتش ايوي Loch Ewe » كقاعدة مؤقتة بانتظار تحسين دفاع « سكاپا » . ولكن العدو كشف بدقة بأننا كنا سنجرى هذا التحرك ، وبما ان « لوتش ايوي » هي ايضا اقل مقاومة بكثير من « سكاپا » ، لا داعي للاستغراب من ان « نيلسون Nelson » المدموغة بشارة المشير « فوربس Forbes » قد تضررت بخطورة هناك في ٤ كانون الأول (ديسمبر) بلغم كانت قد زرعت غواصة في المدخل قبل خمسة اسابيع . وفي ٢١ تشرين الثاني (نوفمبر) اصطدم الطراد « بلفاست Belfast » بلغم آخر في « الفارث اف فورث Firth of forth » وحطم صالبه

(عارضة رئيسية تمتد على طول قعر المركب) . بينَ الحدث ان مخاوف الفريق اول بحري « فوريس » بصدد امكانية الاصابة Vulnérabilité في طول القناة الموصلة الى « روزيث Rosyth » كانت مبررة .

« ولكن لم يبدَ الممر آمنة كفاية لإرسال « نيلسون Nelson » للتصليح في بورتموث Portsmouth » الآ في ٤ كانون الثاني (يناير) بعد ان كانت قد فُجرت خمسة الغام اخرى من اصل ١٨ لغما مزروعة في المدخل . وأخفي الحدث بمهارة عن العدو ، لكن التورط كان خطيراً رغم كل شيء . وكان قد اصبح واضحاً ان اي مرفأ من مرافئنا الكبيرة او اية قاعدة من قواعدنا الكبيرة ، كان يمكن ان يقفل خلال اسابيع ما دام لم يوجد « تجنب الضربة Parade » ضد اللغم الممغنط .
وتتضح الصعوبات التي سببتها للانكليز ، العمليات المذكورة آنفاً ، دون التحدث عن الخسائر التي تكبدوها .

ولمتابعة مهاجمة السفن الحربية التي بدأها « بريين Prien » بنجاح الى هذا الحد ، كان يجدر تحديد المنطقة التي كان سيمكث فيها على الأرجح الاسطول البريطاني بعد ان فقد قاعدة « سكابا فلاو Scapa Flow » .
ولقد كتبت في يومياتي بتاريخ ١٨ تشرين الأول (اكتوبر) :

« بعد عملية الغواصة يو-٤٧ اصبحت اكبر فرصة لنا ، برأيي ، في اكتشاف ، قطع من اسطول البيت Home Fleet ، في المنطقة الواقعة غربي « الاوركاد Orcades » .

وعليه أرسلت الغواصتان يو-٥٦ ويو-٥٩ الى هذه الانحاء .
وفي ٣٠ تشرين الأول (اكتوبر) بعثت الغواصة يو-٥٦ (النقيب البحري « زاهن Zahn ») بالرسالة التالية :

« الساعة العاشرة ، « رودني Rodney » و « نيلسون Nelson » و « هود Hood » وعشر مدمرات في المربع ٣٤٩٢ طريق في ٢٤٠ ، قُذفت بثلاثة طوربيدات . عدم اشتغال المشعل » .

وسمع طاقم الغوّاصة الطوريبيدات الثلاثة تضرب هيكل « نيلسون » ولكنها لم تنفجر . وبعد هذا الفشل المخيب للامل الى هذا الحد وهن القبطان الذي لم يكن يتردد في الهجوم رغم وجود الاثنتي عشرة مدّمة حراسة ، لدرجة الفيت نفسي ملزما باستدعائه من الجبهة لاستخدامه في المانيا ، في تدريب الطواقم الجدد .

ولقد كان تشرشل موجودا في ذلك اليوم على متن « نيلسون » واتذكّر ان صحيفة قد اكّدت الحدث في زمن دعوى « نورمبرغ » .

ان هذا الاخفاق في الطوريبيدات الثلاثة قد اضحى حقاً بالنسبة لنا ، ضرباً عجيباً من سوء الحظ ، ولكن كانت فكرة ارسال غوّاصتين الى غرب « الاوركاد » صحيحة .

تستدعي هذه المرحلة من الحرب الملاحظات التالية :
اظهر طواقم الغوّاصات معنويات تفوق كل مديح . وكانوا كلهم يعرفون الدور الرئيسي الموكل الى سلاحهم في الحرب .

وكذلك لبّت كل التوقعات ، نماذج الغوّاصات الثلاثة ، الصغير (نموذج ١٢ زنة ٢٥٠ طنا) والمتوسط (نموذج ٧ ث زنة ٥١٧ طنا) والضحخم (نموذج ٩ زنة ٧٤٠ طنا) . كشف النموذج المتوسط بالاضافة لتسليحه الفعّال نسبياً وقابليته الكبيرة للمناورة ، امتلاكه لمدى عمل عملي يفوق ما توقعته التقديرات الحذرة في زمن السلم . فمثلا في العام ١٩٤٢ كانت هذه الغوّاصات المنطلقة من الشاطئ الاطلسي الفرنسي تعمل حتى الساحل الامريكي دون ان تُشحن بوقود في اثناء الرحلة البحرية .

ومع ذلك لا بدّ من توضيح نقصين :

بدت هياكل المحرّك على عدد من هذه الغوّاصات ضعيفة جداً لتقاوم بما فيه الكفاية تحت تجربة رحلة بحرية طويلة . فتوجب تغييرها الامر الذي سبب لها حظراً طويلاً جداً على التصرف ، وبالتالي خسارة بلا تعويض في ايام العمليات . والنقص الثاني يتعلّق بسدادات « المخرج

« Echappement » . وكان دورها يشتمل على سدّ مجمّعات مخرج مُحركي « الديزيل Diesel » اثناء الغطس . ولكن ، كانت طريقة بنائها ناقصة ، وكانت ترتجّ في مقابل ضغط الماء ، إذا لم تكن تُسند على كرسيتها بهذه الاخيرة كما كان ينبغي لتأمين سطم جيّد . وكذلك كانت كميات كبيرة من الماء تدخل تدريجيا الى الغوّاصة . وكان ذلك يمكن ان يكون خطيراً للغاية ، خاصة اثر ملاحقة طويلة من قِبَل العدو . ومن الممكن ان يكون هذا النقص قد أجبر الغوّاصات ، في فترات الحرب الاولى ، على الطفو على سطح الماء حيث كانت تُدْمَر بسهولة .

وكننت اعتقد انه من الضروري اجراء تمارين على النزول العميق تحت الماء ، منذ زمن السلم ، لأن ذلك كان يمكن ان يكون النصيب اليومي لزمن الحرب . وكذلك عملت على تنفيذ تمارين منها في العام ١٩٣٦ عندما كنت اقود الأسيتيل « ويدينجين Weddingen » . واجرت كل الغوّاصات التجربة بنجاح باستثناء الغوّاصة يو-١٢ التي كادت ان تغرق بسبب دخول ماء ناجم عن ضعف في الاجهزة . وعلى اثر هذا الحادث ، امرت القيادة العليا ، لاسباب امنية ، بعدم النزول ابدا ما دون ٥٠ مترا . وعبثا طالبت بالغاء هذا القرار لأن ذلك الذي لن يُجرب من زمن السلم يُدفع ثمنه غاليا جدا في زمن الحرب .

ومع ذلك ، تصرّفت نماذجنا الغوّاصة ، على العموم ، بشكل ممتاز ، كما كنت قد ذكرت ، وشرفّت بنائيتها المهندسين « شيرر Schürer » و « بروكينغ Bröking » . وكذلك لم تُجرّ تمارين بالنسبة للطوريديات . ولقد لوحظ بسرعة جدا ، بعد بدء الأعمال الحربية ، ان المشعل المغناطيسي الذي يعمل بمرور الطوريديت تحت الهيكل العدو لم يكن موثوقا . فأحيانا كان يعمل قبل الاوان ، قبل وصوله الى الهدف ، واحيانا فقط في آخر المسافة واحيانا كان لا يعمل على الإطلاق . ومن جهة اخرى ، كان الطوريديت يمحّر على عمق اكثر من ذلك الذي كان قد ضُبط من اجله . وكانت ايضا قواعد الصدم تعرف عدم انتظام في الاشتغال .

ولم تُعرف مباشرة الاسباب الحقيقية لهذه الاخفاقات ، الامر الذي ادى غالبا لتغيير الاوامر المعطية للمقاطنة .

وكلفت النجاحات الحاصلة خلال هذه المرحلة الاولى من الحرب خسارة ١٤ غوّاصة . ولقد كان الرقم مرتفعا ولكنه لم يفاجئني ، لأنني كنت اتوقعه . ودرست الظروف المفترضة او المعروفة لكل واحدة من هذه الخسائر ، في كل نطاق الممكن ، بقصد ملاءمة اساليب الحرب مع الدفاع العدو ، ومحاوله احباطه .

ولم يكن هذا الدفاع نفسه ، لا اقوى ولا اضعف مما كنت اقدّره في زمن السلم . ولم يكن « المعمار Asdic » يظهر القيمة التي كان الانكليز ينسبون لها او على اقل تقدير ، التي كانوا يعلنونها ، الا ان الغوّاصات يو-٣٩ يو-٢٩ ويو-٥٦ لم تكن قد نجحت في اختراق حاجز المدمرات لتطلق على « الأرك رويال Ark Royal » وال « كوراجو Courageous » وال « نيلسون Nelson » وذلك كان جلّ ما كنت اتصوّره .

ويُزعم في الوقت الحاضر ، لتبرير عدم كفاية بنين الغوّاصات ، بعد رفض الاتفاق الانكلو- الماني ، بأنني كنت سأكتب في مفكرة عمليتي بضعة اسابيع بعد بدء الأعمال الحربية ، بأن دفاع العدو كان اقل فاعلية بكثير مما كنت اقدّره . هذا كذب ولم اكتبه مطلقا .

وللأسف ، سبب دمار الـ ١٤ غوّاصة موت حوالي ٤٠٠ ضابط وبحار . وكانت الغوّاصات تساوي ٩٥٠٠ طن .

وعلى الوجه الآخر للوحة ، يجب تسجيل الخسائر التي اصابها العدو في الوقت نفسه : ١٩٩ سفينة منسوفة أي حمولة ٧٠١٩٨٥ طنا . كانت الحصة العائدة للغوّاصات ١١٥ سفينة أي ٣٩٤٥٣٣ طنا كانت قد دُمّرت بالالغام ، بالإضافة لذلك نفس « الروايال او ك » ٢٩١٥٠ طنا و « الكوراجو » ٢٢٤٥٠ طنا ، وكذلك الاضرار المسببة للبارجيتين « نيلسون » و « برهم Barham » (عطبت بطوربيد من الغوّاصة يو-٣٠)

وللطرّاد « بلفاست Belfast » .

ويمكن ملاحظة الى أي مدى حرب الغوّاصات هي اقتصادية :
فبوسائل ضعيفة تحصل نجاحات بخسائر نسبيا محمولة . ولقد قال
« نيلسون » « ما يُحسب هو الجمع ! » وهذا صحيح بشكل خاص بالنسبة
لهذا النوع من الحرب . فبعدد كاف من الغوّاصات لا يصير ثمة تكافؤ بين
النتيجة الشاملة والاستعمال .

الفصل السادس

معركة الاطلسي

المرحلة الأولى : من تموز (يوليو) حتى تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠

بعد حملة النروج انبغى تصليح واعادة فحص غالبية الغوّاصات . فاكنتظت ورش السفن ، وبالتالي ، تأخرت الأعمال . ولذلك لم تُستأنف العمليات بعدة غوّاصات إلا مع مطلع تموز (يوليو) . ويمكن ايجاز تعليمات القيادة بالتالي : « اعملوا الى اقصى حد في الأطلسي » .

كنا قد افرغنا الاطلسي منذ حوالى ثلاثة اشهر من اجل اجراء الحشد في المياه النروجية . وبالنسبة ، لم نكن نملك ابداً معرفة دقيقة بالظروف التي كانت توجد هناك . هل طرأت تغييرات على حركة المرور التجارية ؟ هل كانت بعض السفن ما تزال تبحر منفردة بالقرب من الشاطئ ، او بالاحرى جمعت في مواكب ؟ . وكم كانت قدرة حراستها ؟ وهل كانت الطائرات تساهم في الحراسة ؟ والى اية مسافة في عرض البحر كانت تمتد هذه الحراسة ؟ وفي اية نقاط كانت المواكب القادمة من عرض البحر تدخل تحت الحماية ؟ واية طرق كانت تتبع بعد ذلك ؟ وهل كانت تمرّ ، كما في السابق ، بجنوبي ايرلندا لدخول قناة سان - جورج و« المانش » او بالاحرى بالشمال لاتباع قناة الشمال ؟ والى اية درجة كان الدفاع المضاد للغوّاصات قد تطوّر في الفترة الفاصلة ؟ وهل كانت السفن المتخصصة بهذا الصدد توجد فقط بالقرب من المواكب او بالاحرى في مجموعات خاصة ؟

وانضافت لكل هذه الشكوك ، بالنسبة لي ، الهموم التي سببتها ازمة الطوربيدات والقنوط الذي كانت قد احدثته بين الطواقم ، ولقد كنت

اعتقد جداً فيما كان يتعلّق بهذه النقطة الأخيرة ، ان الطواقم كانت ستستعيد بسرعة حماسها القديم ، في حين كنت حريصاً ان اثبت لها بأسرع ما يمكن قيمة سلاحها ، القيمة التي كنت شخصياً قد بقيت مقتنعا بها .

لذلك كان ينبغي أن تُكَلَّل العملية الأولى بالنجاح، وفي ١٥ أيار (مايو) كانت الغوّاصة يو- ٣٧ (النقيب البحري « اوهرن Ehn ») الاولى التي ابحرت الى الاطلسي . وكانت تنقل طوربيدات كان قد أجري عليها سابقاً تحسينات في اشتغال المشعل الآلي . وكنا نأمل ايضاً بأن المشعل المغنطيسي كان سيخفق في المنطقة الجغرافية للمحيط اقل مما اخفق في منطقة شمالي النروج .

ونظراً للجهد بالظروف الجديدة لحركة المرور ارسلتها الى الشمال الغربي لرأس « فينيستر Finisterre » يعني الى غرب « المانش » حيث كانت السفن التجارية كثيرة فيها مضى .

واشار « اوهرن Ehn » بسرعة جداً بأن بين كل خمسة طوربيدات مقدوفة مع مشعل مغنطيسي كان يحصل انفجاران قبل الاوان وعلى الأرجح خللان في الاشتغال . ولم تكن هذه بداية مبشرة بخير جم . فتتج عن ذلك انني اعتبرت من ذلك الحين فصاعداً ، ان المشعل المغنطيسي معطل كلياً ولم ابال بما كان يمكن للخدمات التقنية ان تقوله لي او تفترضه بهذا الصدد . فحظرت استعماله . وما كان سيُقذف الا مع مشعل آلي مُحسّن . فلقد كنت افضل الحصول على آثار حاسمة ربما اقل عدداً ولكن مؤكدة اكثر . وكان هذا القرار صائباً كما بيّنته النجاحات اللاحقة والمعرفة الأدق لأسباب الأعطال .

وعادت الغواصة يو- ٣٧ الى « فيلهيلمشافن Wilhelmshaven » في ٩ حزيران (يونيو) . وكانت قد اغرقت اكثر من ٤٣٠٠٠ طن في ٢٨ يوماً في البحر. فالسحر كان قد بطل ، بدليل ظاهر، فالغوّاصات كان بإمكانها دائماً الفوز بانتصارات عظيمة ، وكنت شاكرّاً للقبطان بشكل خاص لأنه هو

ايضاً كان يعرف كل ما كان يتوقف على نتيجة رحلته البحرية ، ولقد ابهر رفاقه باقتناع راسخ بأنهم كانوا سينجحون مثله .

وبدأت المرحلة الأولى من « معركة الاطلسي » . كانت ستكون مثمرة بشكل خاص . وكان الانكليز ، هم ايضاً ، قد استدعوا ، علناً ، سفنا وطائرات من الاطلسي من اجل مقتضيات حملة النروج وحراسة « المانش » . والتقت الغواصات بسفن عديدة كانت مبحرة على انفراد . وكانت حراسة المراكب تظل ضعيفة ولم تكن الطائرات تشترك فيها دائماً . وكانت المنطقة الواقعة غربي « المانش » ما زالت الأكثر ملاءمة في حزيران (يونيو) ١٩٤٠ . وعندما سيطرنا على الجانب الفرنسي من « المانش » والمحيط بفضل نجاح حملة فرنسا التي كانت قد بدأت في ١٠ أيار (مايو) سحب الانكليز خطوط مواصلاتهم من جنوب ايرلندا الى شمالها . وكنا نتوقع تشتتاً كبيراً للمراكب في هذه المنطقة الا ان ذلك لم يحدث . وعلى الأرجح لم يكن العدو يملك قوات حماية كافية . وبشكل عام ، كانت هذه المراكب تظهر على مستوى صخرة « روكول Rockall » .

وتحددت اللوحة بدقة شيئاً فشيئاً ، بناء على الرصد الذي كانت الغواصات قد أجرته . وكان همي الدائم ، ان اعرف في الوقت الملائم كل تغيير في مجرى حركة المرور . وكنت آمر الغواصات بتغيير موقعها اذا كنت لم اتلقَ إشارة اعتراض بعد يومين فقط . وكنت ارجب ، امام امكانيات النجاح الكبيرة التي كانت تسنح لنا ، الا تترك كل غواصة في غضون اقامتها في المحيط ، يوماً واحداً يمر دون ان تنجز تدميراً ، فكان ينبغي ان يُرفع قدر المستطاع المردود الوسطي للغواصة ولليوم .

ان الشك هو عنصر من العناصر المهيمنة في الحرب . فلم اكن دائماً مقتنعاً بالأمر باجراء تغييرات حكيمة لموقع ما . وحدها الانتصارات كانت تبين اذا كانت هذه التغييرات حكيمة .

ونحن نعرف في الوقت الحاضر الاجراءات الدفاعية المتخذة من قبل

العدو غربي انكلترا وايرلندا ، ومن ايار (مايو) الى تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ لم يكن باستطاعة المراكب المتوجهة نحو الغرب ان تحرس ، في بادئ الامر ، الا لغاية ما بين الخطوط ١٢° و ١٩° من خطوط الطول الغربية ، وتلك التي كانت تأتي نحو انكلترا كانت تلتقط ايضا بين هذه الخطوط . وكانت مدمرات كندية تحرس تلك التي كانت تنطلق من امريكا لغاية حوالى ٤٠٠ ميل في عرض البحر . وفي اكثر الاحيان كانت ترافقها طرادات مُساعدة في ما تبقى من الاطلسي .

ولتحسين هذه الظروف ، اتخذت وزارة الحرب البريطانية التي كان يديرها آنذاك تشرشل ، اجراءات تعسفية . وفي ٨ ايار (مايو) ١٩٤٠ احتل الانكليز « ايسلندا Islande » ليقيموا فيها قواعد بحرية وجوية . وفي الصيف التالي ، حصل تشرشل على ٥٠ مدمرة امريكية متنازلاً عن خمس مستعمرات في « الانتيل » وسامحا باستخدام نقاط ارتكاز واقعة في « الارض الجديدة Terre-Neuve » في « بيرمود Bermudes » وفي « الغويان Guyane » .

وكانت قد بينت هذه الاجراءات ان السلطة في لندن كانت ترى ان وسائل مقاومتها للحرب الغواصة ضعيفة جدا . وحاولت قيادة البحرية ان تغير مناطق حركة المرور وطرق المراكب ولكن دون نجاح كبير . ويقول التاريخ الرسمي البريطاني « كان العدو يكتشف بسرعة طرفنا الجديدة » . اذاً ، بانته تغيرات المواقع ، التي كنت قد امرت بها ، صائبة في غالب الاحيان وارتبكت العدو .

وكنت اثق دائماً بإمكانية الاستعانة بتكتيك قطيع الذئب ، الذي كنت اعول عليه لنائج عظيمة ، في حين كان من الصعب اكتشاف المراكب بسبب قلة عدد الغواصات . في البدء ، لم اكن املك اية اشارة جوية وحتى بعد احتلال الساحل الفرنسي . فأمرت الغواصات مبدئياً بالتبليغ عن كل المراكب التي كان سيسمح الظرف بمقاومتها بغواصات اخرى ، وزودني

ايضاً بتوجيهات مكتبنا الرائع لفك رموز الرسائل العدوّة . ولكن ذلك كان لحد ما مسألة صدفة ، لأنه لم تكن تُحلّ رموز كل هذه الرسائل مباشرة . وكانت ، عادة ، تدلّ على النقطة التي كان ينبغي ان يلتقي فيها موكب بحراسته . ويتأكد من هذه الاخبار حاولت ، من حزيران (يونيو) الى ايلول (سبتمبر) العمل بعدة غوّاصات . وفشلت محاولتان من هذا النوع في حزيران (يونيو) وواحدة في آب (اغسطس) لأن العدو غير ، على الأرجح ، الموعد بلا علمنا ، وعلى اي حال اصبح ذلك الذي حدث في آب (اغسطس) جيّداً . وذات يوم علمنا ، بعد فوات الأوان ، ان الملتقى كان قد عدّل بـ ٥٠ ميلاً . ولم تستطع الغوّاصات الا ان تندفع في الملاحقة . وبسبب الرؤية السيئة والبحر الهائج لم تدرك هذا الموكب الا غوّاصة واحدة من بينها واغرقت له (للموكب) سفينة شحن .

وفي ايلول (سبتمبر) علم مكتب فك الرموز ، وقبل اربعة ايام ، بالنقطة التي كان ينبغي ان يلتحق فيها موكب من امريكا الشمالية بحراسته . فحاولت اعتراضه بأربع غوّاصات عند نقطة تقع على خط ١٩,٥٠° من خطوط الطول الغربية . ورأته فعلياً تلك التي كانت الأكثر بعداً الى الشمال الشرقي ولكن هذه المرة ايضا ضايق الطقس مخططاتنا . ومع ذلك نجحت الغوّاصات في اغراق ٥ سفن من هذا الموكب في ١٠ ايلول (سبتمبر) ١٩٤٠ على الرغم من وجود هواء بقوة ٨ (عقد) وبحر هائج جداً . استهلكت الغوّاصة يو-٤٧ (بريين Prien) التي اشتركت في هذا الهجوم ، كل طوربيداتها ما عدا واحداً ، وكانت تبديلي الخدمة كسفينة ارسادية (مختصة بالتغيّرات الجوية) محددة كلياً غربي خط الطول الغربي ٢٣° ، ولكي ارسل مرتين في اليوم ، الى « اللوفتواف Luftwaffe » ، الاخبار الضرورية لقصفها الجوي على انكلترا . اذا كانت المراكز العدوّة الموجهة اشعاعياً تستطيع ان تكشفها بمناسبة بثها النصف يومي . غير انها لم تتوصّل الى تحديد موضعها ، ربما ، بسبب المسافة الكبيرة التي كانت تعطي للتقويم زاوية تقليص حادة اكثر مما ينبغي ، لأنه في ٢٠ شاهدت مرور

موكب آت من امريكا ، والذي بالتالي ، لم يكن قد بدّل اتجاهه .
فاعترضته .

استخدمنا الغوّاصات الخمس الأخرى التي هاجمت في ليل ٢١ - ٢٢ .
وبناء على تقرير قيادة البحرية البريطانية ، فقد اغرقت ١١ سفينة وأعطبت
واحدة منها . كان النجاح سيكون اكبر لو لم تكن غوّاصات اخرى قد
اصبحت محرومة من التطويريدات ، كغوّاصة « بريين Prien » . ومع ذلك
لم تكف النتائج عن ان تكون مؤثرة . وكتبت في يومياتي : « كانت عمليات
اليومين الأخيرين قد اثبتت ان المبادئ المستنتجة في ايام السلم بالنسبة
لاستخدام اللاسلكي عند اعتراض العدو وبالنسبة للهجوم بمجموعة على
المواكب كانت صحيحة » .

وفي منتصف تشرين الأول (اكتوبر) وقعت معركتان مشاهتان . ففي
ليل ١٦ - ١٧ اعترضت الغوّاصة يو-٤٨ (النقيب البحري « بليشرودت
Bleichrodt ») اثناء تجوّها في قطاعها شمالي - غربي « روكول Rockoll »
موكباً متوجها نحو انكلترا . واستخدمت خمس غوّاصات اخرى كانت
متمركزة في الشرق والغرب من « روكول » : يو-٤٦ (النقيب البحري
« اندراس Endras ») يو-٩٩ (النقيب البحري « كريتشمر
Kritshmer ») يو-١٠٠ (النقيب البحري « شبيك Schepke »)
يو-١٠١ (النقيب البحري « فروينهم Frauenheim ») ويو-١٢٣ .
وتخلت الغوّاصة يو-٤٨ الملاحقة بالقنابل عن هذا الاعتراض . وللحاق
بالموكب ، نُشرت الغوّاصات على حاجز متعامد بشكل ملموس على طريقه
المرجحة ، حاجزا ، توجب انشاؤه على مسافة كبيرة كثيرا الى الشرق لتأمين
الوقت للغوّاصات للوصول الى مراكزها وللسماع لها برؤية سفن العدو في
النهار . وكان ينبغي عليها الاستيلاء ، على الموكب في صبيحة ١٨ . والحالة
هذه ظهر الموكب في ما بعد الظهر كما كنا نتظره . ووقع الهجوم في غضون
الليلة التالية ، على سطح الماء ، وتسبب في تدمير ١٧ سفينة . وكان الامر

يتعلق بالموكب « اس - ث S-C7 ٧ »^(١) الذاهب من سيدني الى ايكوسيا -
الجديدة Nouvelle-Ecosse (كندا) .

وفي صباح ١٩ تشرين الأول (اكتوبر) سلكت الغواصات يو - ٩٩ ،
يو - ١٠١ ، ويو - ١٢٣ طريق العودة لأنها كانت قد استهلكت كل
طوربيداتها . وفي نفس هذا الصباح شاهدت الغواصة يو - ٤٧ (برين
Prien) التي كانت قد وصلت الى قطاعها في غربي « روكول » موكباً آخر
متوجهاً ايضاً الى انكلترا . واستطاعت ايضاً الغواصات يو - ٤٦ ، يو - ٤٨
ويو - ١٠٠ مقاومته ، وفي الوقت نفسه كانت الغواصتان يو - ٣٨ (النقيب
البحري « ليب Liebe ») ويو - ٢٨ (النقيب البحري « كوهنكه
Kuhnke ») قد أرسلتا اليه . وباستثناء الأخيرة التي كانت ما تزال بعد
بعيدة اكثر مما ينبغي ، نجحت كل الغواصات الأخرى بالهجوم واغرقت ١٤
سفينة .

وفي الليلة نفسها التقت الغواصات بالموكب « هـ اكس - ٧٩ - أ
Hx-79-A » واوقعت فيه ايضاً سبع ضحايا .

هكذا اذاً، دمّرت الغواصات الثماني في مدة ثلاثة ايام بالمهاجمة في
الليل فقط تقريباً ، وعلى سطح الماء ، ٣٨ سفينة من هذه المراكب الثلاثة .
واستخلصت من ذلك في يومياتي النتائج التالية :

١ - تثبت العمليات صحة المبدأ الذي ينظم تدريب الغواصات
منذ العام ١٩٣٥ بمعرفة مقابلة الحشد في المراكب بحشد الغواصات .
وكان هذا الحشد قد اصبحت ممكناً بفعل التقدم المنجز في مجال الإرسال
منذ الحرب العالمية الأولى .

(١) تسمية المراكب البريطانية : « هـ - ج HG » : جبل طارق - انكلترا . « أ.و.ج
OG » انكلترا - جبل طارق . « هـ اكس H X » هليفكس - انكلترا . « او ان ON »
انكلترا - هليفكس . « اس.ث SC » سيدني (ايكوسيا الجديدة) - انكلترا « او ان اس
ONS » انكلترا - سيدني . « اس ال SL » سيراليون - انكلترا « او اس OS » انكلترا -
سيراليون . « ف اس WS » ناقلات الوحدات نحو الشرق الادنى .

٢ - وحدهم ، قباطنة وطواقم مثقفون بنوع خاص ، يمكنهم تنفيذ هذا النوع من الهجوم . اذاً التنشئة الطويلة والمتقدمة جداً ضرورية وتتطلب مجالاً واسعاً من البحر . وكانت ستصبح مستحيلة لو لم تكن غلك هذا المجال في البلطيق بعيداً عن الأعمال العدوانية .

٣ - ولتنفيذ هذه العمليات ، يجب ان يوجد عدد كاف من الغواصات في القطاعات ، الامر الذي لم يكن حتى الآن الا استثنائياً .

٤ - وكلما ستكون هذه الغواصات عديدة ، يعني كلما ستوجد عيون للمراقبة وسنحظى بفرص اوفر في اكتشاف مواكب وبالتالي في مهاجمتها .

٥ - وبالإضافة الى ذلك ، سيتيح امتلاك غواصات اكثر الاستمرار في احتلال خطوط المواصلات العدوّة . في حين ينبغي الآن ادخال غالبية الغواصات الى القاعدة لأنها استنفدت طوريدياتها .

٦ - لا يمكن الاعتماد على الفوز دائماً بانتصارات يمثل هذه الأهمية ، فالضباب والطقس السيء وظروف اخرى يمكنها ان تبطل فرص النجاح هذه . « ستكون دائماً مهارة القباطنة العنصر الرئيسي » .

وتُعرف جيداً هذه الملاحظات ، كما اعتقد ، المسألة التي كانت قد طرحتها مهاجمة المواكب . واشدد بوجه اكثر خصوصية على الاخيرة بصدد مهارة القباطنة . فلقد كان القباطنة يحوون في هذه المرحلة الاولى من معركة الاطلسي ، بعد حملة النروج ، رجالاً شجعاناً جداً مثل « بريين Prien » « هيربرت شولتز Herbert Schultze » « كريتشمر Kretschmer » « شيبك Schepke » « اندراس Endrass » « ليب Liebe » « لوث Luth » « فروينهم Frauenheim » « فوهلفارت Wohlfart » « اوهرن Oehr » « جنيتش Jenisch » وآخرين ايضاً . وكانوا جميعاً قد تلقوا تدريباً من زمن السلم واثبتوا امكاناتهم في غضون الاشهر الأولى من بدء الأعمال الحربية . وشاركوا انذاك بشجاعة ومهارة وفي الوقت نفسه بحذر ، في ارباك المواصلات البحرية البريطانية . وفازوا بانتصارات عظيمة جداً في رحلات

بحرية غالباً قصيرة جداً ، على انفراد او في مجموعات . وكانوا يحسّون بأنهم « ملوك البحر » ومتفوّقون جداً على مدافعة العدو . وكما تبين الملاحظة التي كان قد دوّنها « كريتشمر Kretschmer » في يوميات الغوّاصة بمناسبة الهجوم على الموكب في ليل ١٨ - ١٩ تشرين الأول (اكتوبر) :

« في ١٨ - ١٠ الساعة ٢٣,٣٠ . اهاجم الآن رأس الرتل الأيمن . قذفت من الامام على سفينة شحن ضخمة ، وبما انها تتعرّج مرّ الطوربيد امام جوّجوها (صدر السفينة) ولكنه اصاب جارتها ، تلك الاضخم منها بعد مسافة ١٧٤٠ م . وكانت تلك السفينة من زنة حوالى ٧٠٠٠ طن قد اصيبت على مستوى الصاري الامامي وغاصت بسرعة من الامام حتى سطح الماء والى الاسفل وبدا اثنان من خزّاناتها كأنها كانا قد اغرقا .

« الساعة ٢٣,٥٥ قذفت من الامام على سفينة شحن ضخمة زنتها حوالى ٦٠٠٠ طن ، على مسافة ٧٥٠ مترا . الاصطدام تحت الصاري الأول . انتزع انفجار مصحوب بمدى هب كل المقدمة حتى الطبقة العليا . وتتصاعد سحابة الدخان حوالى ٤٠٠ متر . وتتحرق السفينة بلهب اخضر .

« ١٩ - ١٠ الساعة ٠,١٥ ، تقترب ثلاث مدّمّرات من سفينة الشحن وتستكشف الجوار على نسق في آن واحد . فأتوارى بأقصى سرعة نحو الجنوب - الشرقي ولكني اعاود سريعاً اعتراض الموكب . وتسمع باستمرار انفجارات الطوربيدات التي قذفتها غوّاصات اخرى ، ولا تعرف المدّمّرات ما العمل ، ولاستعادة رباطة جأشها ، تطلق قنابل الانارة التي يبقى اثرها لا قيمة له تقريبا بسبب ضوء القمر . وبدأت أسير الى جانب مؤخّرة الموكب .

« في الساعة ١,٣٨ ، قذفت من المقدمة على سفينة شحن محمّلة بثقل حوالى ٦٠٠٠ طن ، على مسافة ٩٤٥ مترا ، الاصطدام تحت الصارية الامامية . وتغرق السفينة في الانفجار .

» الساعة ١, ٥٥ ، قذفت من المقدمة على السفينة التي تلي ، زنة حوالي ٧٠٠٠ طن . المسافة ٩٧٥ مترا ، الاصطدام تحت الصارية الامامية . وغرق السفينة في اقل من ٤٠ ثانية .

دمّرت الغوّاصات ٢٨٧ سفينة ما زنته ٨٧٨, ٤٥٠, ١ طنا خاما من ايار (مايو) الى تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ ضمناً . اصبح تشرين الأول (اكتوبر) الشهر الأكثر انتاجاً بـ ٦٣ سفينة و ٤٠٧, ٣٥٢ أطنان ، وتُعزى هذه النتيجة الى استخدام تكتيك قطع الذئاب .

وحسب الاحصاءات البريطانية نُقلت الغوّاصات المهاجمة في الليل ، على سطح الماء ٧٠٪ من هذا التدمير . « فاجأت هذه الهجمات الدفاع في موطنه الأضعف » .

وينبغي ان يضاف الى هذا التدمير للسفن التجارية ، تدمير الطرادات المساعدة « ايندانيا Andania » و « كارنثيا Carinthia » و « دونيفغن كاستل Dunvegan Castle » و « سكوتستون Scotstoun » و « ترانسيلفانيا Transsilvania » ممثلة ما مجموعه ٤٩, ٢٣٤ طنا وكذلك تدمير المدمرة « ويرلوايند Whirlwind » .

فخلال هذه الفترة ارتفع كثيرا مردود كل غوّاصة ، وبلغ بالنسبة للغوّاصة وليوم في البحر ، ٥١٤ طناً في حزيران « يونيو » و ٥٩٣ طناً في تموز (يوليو) و ٦٦٤ طناً في آب (اغسطس) و ٧٥٨ طناً في ايلول (سبتمبر) و ٩٢٠ طناً في تشرين الاول (اكتوبر) . ولقد دفعنا ثمن هذه الانتصارات خسارة ست غوّاصات . كانت بينها الغوّاصة يو- ٣٢ (النقيب البحري « جنيش Jenisch ») التي كانت قد أغرقت في ٢٨ تشرين الأول (اكتوبر) الامبرس اوف بريتان Empress of Britain « (٤٢, ٠٠٠ طن) والتي احرقها سابقا طائرات المانية . وبالرغم من ان هذه الخسائر مؤلمة الا انها كانت قليلة بالمقارنة مع الخسائر التي تكبدها العدو .

فبكم غوّاصة تمّ الحصول على هذه النتائج ؟

لغاية اول ايلول (سبتمبر) ١٩٤٠ ، يعني خلال السنة الأولى للحرب عرف عدد اسطولنا الغوّاص التغييرات التالية :

كما كنت قد ذكرت ، كنا نملك في بدء الأعمال الحربية ٥٧ غوّاصة . وفي غضون هذه الفترة انخرطت في الخدمة ٢٨ غوّاصة جديدة وفُقدت ٢٨ غوّاصة في العمليات . اذاً ، اصبح عدد الاسطول ٥٧ ، ضبطاً كما في البدء .

وفي اول ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ ، كان عدد الغوّاصات المستخدمة في العمليات ٣٩ . وحتى تموز (يوليو) ١٩٤٠ كانت توجد في البحر ١٢ غوّاصة في آن معاً ، كمعدل وسط . اذاً كانت ست غوّاصات تشغل القطاعات اذا ما اخذنا بالحسبان ان الذهاب والاياب كان يستغرق نصف وقت الرحلة البحرية . وكانت هذه هي (الغوّاصات الست) التي تخوض الحرب ضد انكلترا .

وفي اول ايلول (سبتمبر) ١٩٤٠ كان قد بقي لنا فقط ٢٢ غوّاصة مستعملة في الجهة . سبيان يفسّر ان هذا الرقم . أولاً ، كانت توجد غوّاصات في مرحلة التجربة او التدريب ، بعدد اكبر مما كان في ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ . ثم كان يتوجب علينا ، في الغالب ، تخصيص نسبة مئوية من المجموع اكثر اهمية للمدارس . وكان ذلك قد تمّ بُعيد حملة النروج للتصرف بالطواقم الضرورية للغوّاصات التي كانت ستجهز بدءاً من اول العام ١٩٤١ .

ومع ذلك ، اذا كان مردود الغوّاصة ، من تموز (يوليو) الى تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ ، اكثر ارتفاعاً فذلك - خارج الظروف الملائمة اكثر - بسبب مباشرة الخدمة في قاعدة جديدة ، كانت قد انشئت في « لوريان Lorient » على الساحل الفرنسي من الاطلسي .

وكنا نتابع ، بأكبر اهتمام ، التقدم الذي كانت قواتنا تحققه في فرنسا بدءاً من ايار (مايو) . وفي حال الانتصار على هذا البلد كنا سنمتلك كل

ساحله ، الامر الذي كان سيشكل تحسناً حاسماً في وضعنا الاستراتيجي باخراجنا اخيراً من الطريق المسدودة التي كنا نحتلها في الزاوية الجنوبية - الشرقية لبحر الشمال . وكنا سنتحرر من العقبات الكبيرة المفروضة على خروج غوّاصاتنا بالعمق القليل لبحر الشمال . وبالإضافة الى ذلك ، كانت المسافة حتى الطرق الرئيسية التي كانت تسلكها الملاحه البريطانية ، ستتقلّص بشكل ملموس جداً . وحتى الغوّاصات الصغيرة من نموذج - ٢ - (٢٥٠ طن) كانت ستستطيع التحرك منذ ذلك الحين في المحيط . وكنا سنحصل على تسهيلات جديدة لتصليحاتنا . فبعد ان نتخلص منها (التصليحات) ورش السفن الالمانية كانت ستقف نفسها فقط للانشاءات الجديدة . وكان الحصول على الساحل الفرنسي من الاطلسي يرتدي اهمية فائقة جداً بالنسبة للحرب الغوّاصة . ولم يكن ينبغي على البحرية الالمانية الا واجب واحد : استغلال هذا التحسن غير الاعتيادي في وضعنا الاستراتيجي بأقصى سرعة وبكل الوسائل الممكنة . ولم تكن الغوّاصات نفسها تستطيع ان تلعب اي دور في الحملة على فرنسا . وكانت ناقلات الوحدات تسير في « المانش » تحت حراسة مشددة جداً وتحت حماية حقول الألغام الجانبيه . وانتهت محاولة جريئة للغوّاصة يو - ١٣ (النقيب البحري « ماكس شولت Max Schlute ») للوصول اليها (الناقلات) بخسارة هذه الغوّاصة .

وعندما برز الانتصار، جهزت القطار الذي ذهب نحو الشاطئء الاطلسي منذ غد الهدنة مع رجال وطوريبيدات وادوات تموين . وفي مطلع حزيران (يونيو) ارسلت ضابطاً من قيادة اركاني للتعرف على المرافء التي كنا سنستطيع استعمالها كقواعد . ولم يكن قد بقي أي شك في ذهني ! فإذا كانت الجبهة قد انتقلت الى الشاطئء الفرنسي الغربي كان سيتوجب عليّ ايضاً الذهاب اليه للمحافظة على اتصال وثيق - كان يبدو لي ضرورياً - مع الطواقم وخاصة مع القباطنة . وكان موقعي هناك بلا ريب . وكنت سأجد نفسي بعيداً عن القيادة البحرية العليا المقيمة في برلين وعن المدارس العاملة

في البلطيق ، ولكن كانت انشاءات وسائط الارسال الممتازة ستزيل هذه المساوىء . وكان هناك سبب آخر قد دفعني للذهاب الى الشاطئ الفرنسي : كنت أمل بالحصول على مساعدة « اللوفتواف Luftwafe » .

وفي ٢٣ حزيران (يونيو) ١٩٤٠ ذهبت شخصياً لاجراء تفتيش بقصد تكوين قرار نهائي . وإثر ذلك التفتيش ، كنت اعتقد بأنه كنا سنستطيع تماماً استعمال المرافئ الفرنسية على الاطلسي باجتياز المراحل التالية :

- ١ - ترتيب امكانيات تموين بالوقود والمؤونة والماء .
- ٢ - خلق امكانية اجراء تصليحات صغيرة
- ٣ - نقل المركز القيادي لأغلبية الغوّاصات حالما ستكون قد أنجزت المرحلتان الأولى والثانية .
- ٤ - خلق امكانية اجراء كل تصليحات هذه الغوّاصات .

عُملَ بأكبر همة على اعداد قواعد جديدة بعد موافقة القيادة العليا . وفي ٧ تموز (يوليو) كانت الغوّاصة يو- ٣٠ الاولى التي دخلت « لوريان Lorient » للتزوّذ بالطوربيدات وبالوقود . وفي ٢ آب (اغسطس) كانت ورشة هذا المرفأ قد اصبحت جاهزة لإجراء تصليحات . وبدءاً من ذلك الحين لم تعد الغوّاصات تتوجّه اثناء العودة من رحلة بحرية ، نحو المرافئ الالمانية ولكن نحو المرافئ الفرنسية . وفي ٢٩ آب (اغسطس) غادرت « سينكواردن Senkwarden » قرب « ويلهيمشافن Wilhemshaven » للإقامة مؤقتاً في باريس بانتظار اعداد مركز قيادي الجديد في « كيرنفيل Kernével » قرب « لوريان Lorient » .

وكتّرت أيضاً المنافع المذكورة سابقاً بشكل ملموس في الممارسة لأن ورشة « لوريان » قد انكشفت بأنها اقدر بكثير على اجراء تصليحات السفن من الورش الالمانية المثقّلة بالعمل . ومن ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ الى تموز (يوليو) ١٩٤٠ كان يجب تقدير نسبة ٢,٣٥ قطعة بحرية للغواصة الواحدة في البحر . ومن تموز (يوليو) ١٩٤٠ الى تموز (يوليو) ١٩٤١ هبطت هذه

النسبة الى ١,٨٤ ، وهذا كان يعادل تحسناً بنسبة ٢٢٪ في استخدام الغوّاصات ، التي وجد منها في البحر اكثر من السابق .بالاضافة الى ذلك ، قضت وقتاً اقلّ للوصول الى قطاعات عملياتها والعودة منها . فقبل تموز (يوليو) ١٩٤٠ كان يتوجب عليها اجتياز ٤٥٠ ميلاً عبر بحر الشمال وشمالى الجزر البريطانية لبلوغ الاطلسي . فاقتصدت من بعد ، حوالى اسبوع من الوقت الميّت بالرحلة البحرية ، مما كان يساعدها في البقاء زمناً اطول في العمل وكان يزيد بشكل متوازٍ مجموع الغوّاصات التي كانت تقاوم العدو مباشرة .

ولذلك ، فبالرغم من نقصان العدد في القيمة المطلقة انتقل عدد الغوّاصات المستخدمة كذلك مباشرة الى ٨ او ٩ وزادت النتائج بدل ان تنقص بالنسبة للاشهر الاولى للحرب . وتفهم بسهولة الأهمية التي كان يمكن بلوغها لو رُفع العدد اكثر . ولقد كنا سنمتلك عيوناً اكثر عدداً لاكتشاف المراكب الامر الذي كان سيخفف اوقات البطالة ، اذا سيزيد قدرة التدمير بالغوّاصة وباليوم .

ولكن لم يستطع هذا العدد ان يُزاد في غضون صيف ١٩٤٠ . ولم يبلغ حتى مستواه الادنى . وكان سيتوجب انتظار شباط (فبراير) ١٩٤١ بـ ٢٢ غوّاصة فقط ، مستعملة في الجبهة ، كما كنت قد ذكرت سابقا . وجربت آنذاك تكرارا ان اوقف تماما تدريب الطواقم الجديدة في المانيا ، لاستخدام الامكانيات الملائمة للغاية ، الى اقصى حد ، والتي كانت تسنح لنا ، ولكنني لم استسلم لذلك . وما كان سيبرّر ذلك الا اذا كان تدخل حوالى العشرين غوّاصة تدريب ، صغيرة بالنسبة لمعظمها ، قادراً على حمل انكلترا على طلب السلم ، الامر الذي بدا لي مستبعداً كلياً . وكنت اعتقد كما في السابق ، انه للحصول على هذه النتيجة كان يجب الحصول على ارقام تفجير اسبوعية اكثر ارتفاعا بكثير ولم يكن ذلك ممكناً الا بعدد من الغوّاصات كنت قد طلبتها قبل الحرب . وكان برأيي لم يزل بناء هذه الغوّاصات دائماً العمل الاول للبحرية . ولكن كان ينبغي عليّ ايضا تدريب طواقم هذه الغوّاصات

الجديدة ولم اكن استطيع اذاً تنقيص عدد غوّاصات التدريب الا انه على العكس كان ينبغي عليّ مواجهة ضرورة زيادتها بسحب غوّاصات من الجبهة .

وخلال صيف ١٩٤٠ كنت اعتقد بأن الحرب قد تكون طويلة . وكنت اقول للقباطنة الشباب الذين كانوا يعبرون لي عن تخوّفهم من ان تنتهي الأعمال الحربية قبل نهاية تدريبهم .

- لا تستعجلوا ! سيكون لديكم باستمرار شغل فوق طاقتكم !

- لا تنسوا اننا نقاتل ضد اكبر قوّة بحرية في العالم .

ولم يخطئ ظني حول بيان الحكومة البريطانية في ١٨ حزيران (يونيو) ١٩٤٠ والذي كانت قد اعلنت فيه قرارها بمتابعة الحرب في الحلف والترحال . كان هذا القرار يطابق بشكل جيّد الطبع البريطاني . فالانكليز لا ينسحبون ابداً من معركة في منتصف الطريق انهم يخوضونها حتى النهاية . وكان يتوافق ايضاً مع عقلية حكم على رأسه تشرشل ومع التقاليد العسكرية للبلد وكذلك مع معطيات الوضع . ولم يكن لبريطانيا اي داع كاف لانهاء الحرب ما دامت ارضها كانت غير مغزوة ولا مواصلاتها البحرية مهددة بشكل حاسم . وكانت هزيمة الحليف الفرنسي تشكل حقاً حدثاً خطيراً جداً ولكن لم تكن تؤثّر مباشرة في وجود الامة . اذاً ، لم اكن اعتقد بأنها كانت ستقبل عروضنا للسلم بعد انتصارنا على فرنسا . ولم يبق الا متابعة المعركة باستخدام الشكل الحربي الأكثر قدرة على دفعها للاستسلام .

طبعاً ، كان الشكل الحربي الأكثر جذرية والاسرع هو احتلال انكلترا اثر انزال بحري . وتجهّزت لذلك « ويرماشت Wehrmacht » في غضون صيف ١٩٤٠ ، تلك اصبحت العملية المسماة « سيلوفي Seelöwe » (اسد البحر) . وكان ينبغي على كل الغوّاصات ، بما في ذلك غوّاصات التدريب ، المشاركة فيها . ولم اعتقد مطلقاً ان الانتصار ممكن . وحّد قائد البحرية هتلر شرطاً اولياً : كان سينبغي على « اللوفتواف Luftwaffe » ان

تسيطر بشكل مطلق على سماء منطقة العمليات . الامر الذي كان برأبي مبرراً بالتمام . ولكن كان ينبغي ايضاً امتلاك السيطرة البحرية ، لأن الامر لم يكن يتعلق فقط بمساعدة الوحدات على الانزال ولكنه كان يتعلق بايصال التعزيزات والمؤونة خلال حقبة مدتها غير متوقعة . في حين لم تكن ثمارس لا السيطرة الجوية ولا السيطرة البحرية ولم تكن في وضع يؤهلنا للفوز بها . وأيدت بلا تحفظ الموقف المتردد المعلن آنذاك من قبل البحرية . وفي اثناء التحضير للانزال ، تابعت ، وبموافقة القيادة البحرية العليا ، الحرب الغواصة في الاطلسي كما تابعت تدريب الطواقم الجدد في البلطيق . وفي ٥ أيلول (سبتمبر) عرضت رأبي على قائد البحرية الذي وافقني كلياً . وأجل تحديده الى اللحظة التي كان يتوجب علينا فيها ، عند الاقتضاء وقف التدريب لكي يتصرف بغواصات التدريب . وكان باستطاعة قوات المحور كذلك مقاومة انكلترا استراتيجيا بطردها من البحر المتوسط والشرق الاوسط . وكان سيتج عن ذلك اضرار فادحة للغاية بالنسبة لها في حين نكون نحن قد عززنا كثيراً موقعنا في اوروا بمواجهة الجنوب . ولكن هناك ايضاً ، لن تصاب مباشرة ، وكما حصل اثر خسارة حليفها الفرنسي وذلك لنفس الاسباب . ومن جهة اخرى لم يكن باستطاعة الطليان الفوز بهذا النصر وحدهم وكانت ستجدر مساعدتهم ولذلك كان سيجدر تحويل بعض القطع البحرية ، التي كانت سابقاً ناقصة كثيراً ، من الاطلسي ، مسرح العمليات الرئيسي ضد انكلترا . ولم يكن ينبغي على القيادة العليا نسيان وجهة النظر هذه اثناء التشاور او اثناء تحضير عمل استراتيجي في المتوسط .

وعليه لم يكن قد بقي برأبي الا وسيلة وحيدة لجرحها لإبرام معاهدة صلح : مقاومة مواصلاتها البحرية ، الامكانية الوحيدة لاصابتها مباشرة ، بعيداً عن الانزال المستحيل . وكانت حياة الامة - كذلك امكانيتها في متابعة الحرب - تتعلق بمواصلاتها . فاذا كانت (مواصلاتها) مهددة حقاً ، كان سينبغي على السياسة ان تعارض الحرب حتماً . وكان انتصارنا على فرنسا قد

وضعنا في موقع ملائم للغاية . وكان يجدر استثماره الى الحد الاقصى وبكل وسائلنا .

ومن البديهي ان تدمير البحرية التجارية العدو كان سيطول كثيرا . ففي العام ١٩٤٠ كان باستطاعة ورش السفن البريطانية والامريكية بناء حوالى ٢٠٠,٠٠٠ طن من السفن في الشهر ، وكان يتوجب بالطبع ، توقع ارتفاع هذا الرقم ولكن فقط بشكل تدريجي . ومن جهة اخرى ، كانت الحاجة لحمولة السفن ستزداد ايضا باستمرار وبكثرة لأن كل تكثيف او توسيع للحرب من قبل الانكليز كان سيولد الحاجة لهذه الزيادة . اذاً كان ينبغي على مهمتنا ان تشتمل على تدمير هذه الحمولة بأسرع ما يمكن ، وبالتالي ، بناء غوّاصات ، الصنّاع الرئيسيين لهذا التدمير ، بالسرعة الممكنة التحقيق . وهكذا كان رأيي ، وقد كنت اعبر عنه دائماً بالطريقة الأكثر وضوحاً . وفي تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ كانت ٨ غوّاصات قتالية قد اغرقت ٦٣ سفينة اي حوالى ٣٥٢,٤٠٧ أطنان ، خسارة فادحة لانكلترا ونقص مطلق في مجموع حمولتها . والحال ، كما كان قد اتضح ، كنت قد طلبت ليس ٨ غوّاصات فحسب بل ١٠٠ غوّاصة قتالية معا ، لتكون قادرة على الحصول على نتائج حاسمة . اذاً كان يتوجب محاولة كل شيء لدخول « معركة الاطلسي » هذه بعدد من الغوّاصات كبير قدر المستطاع . ونعرف في الوقت الحاضر ، انني لم اكن الوحيد الذي كان يفكر كذلك ، وتبين مذكرات « تشرشل » انه هو ايضا كان يعتبر الغوّاصة الالمانية كأكبر خطر كان يهدّد انكلترا ، الوحيدة التي خاف منها حقاً . وكان يعتبر ان الحكمة تُلزم الالمان بالمرأنة بكل شيء على هذه الورقة .

ولقد قاد هو بنفسه الحرب حسب المقتضى . واصبح محرّك مجلس الدفاع المكلف بتنظيم الدفاع ضد الغوّاصات . وترأس « مجلس معركة الاطلسي Battle of the atlantic committee » المنشأ خصيصاً للاهتمام بكل المسائل التي كان حلّها يمكنه ان يساعد في الفوز بالنصر في المعركة . وكان هذا المجلس يتألف من وزارة الحربية ، ووزراء آخرين ، ومن رئيس اركان الحرب البحرية والقائد العام لاركان الحرب الجوية وبعض

المستشارين العلميين . هكذا ، اذاً ، بدفع من رئيس وزارتهم ، حشدت كل موارد بريطانيا العظمى لايقاف الخطر الغواص .

فماذا عملنا من جانبنا ؟ حتى في زمن الحرب لم توجد اية هيئة برئاسة رئيس الدولة ، قادرة ايضاً على حشد كل موارد المانيا لتتصقل في اقصر برهة ، سلطة الحرب الغواصة الوحيدة القادرة على تحويل انكلترا الى العويدة .

ولم تفهم اهمية الحرب في البحر . ولم يعر اي شخص عندنا كالشعب البريطاني ، انه كان يشن « معركة الاطلسي » وبقيت الانظار متجهة نحو ميادين المعركة القارية . وكان يُعتقد انه بالانتصار هناك كان سيتوصل كذلك للتغلب على انكلترا . ولم تفهم مطلقاً ادارتنا السياسية وقيادتنا العسكرية العليا ، ان غواصاتنا النادرة كانت وحدها ستدعم القتال الحاسم ضد انكلترا .

الفصل السابع

التصرفات العدوانية للولايات المتحدة قبل ١١ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤١

خلق لنا اعلان الحرب على الولايات المتحدة في ١١ كانون الأول (ديسمبر) وضعاً جديداً ، ومع ذلك لم يكن يعني اننا كنا نعيش الى ذلك الحين بسلام مع هذا البلد بل بالعكس . لقد قدّمت الولايات المتحدة - الحيادية رسمياً ، وبسرعة جداً بعد بدء الأعمال الحربية في ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ ، مساعدة متنامية باستمرار لانكلترا ، بالتصرفات العدوانية لقوّاتها البحرية ، وبوضعها طاقتها الصناعية الضخمة تحت تصرّف اعداء المحور . ويسمّي الامريكيون الآن ، الفترة التي سبقت دخولهم الرسمي في الصراع ، « بالحرب غير المُعلنة » .

كان لهذا الموقف ، المناقض للقانون الدولي ، اهمية كبيرة عسكرية ومادية ومعنوية بالنسبة لبريطانيا العظمى وأثر بشكل ملموس جداً في حرب الغوّاصات . فكيف تجلّى هذا الموقف ؟

اجرت الولايات المتحدة ، التي كانت ما تزال حيادية ، تسليمات كبيرة جداً من العتاد الحربي ، من العام ١٩١٤ الى ١٩١٧ ، وفتحت اعتمادات هائلة للانكليز ، ولم تفرض حكومة الولايات المتحدة اي قيد على دخول سفنها ومواطنيها الى المنطقة المحرّمة حول انكلترا . . وأخيراً سبّب الاتصال الوثيق للمصالح

الاقتصادية ، التدخل الأمريكي المسلح ، فمساهمة دائن بهذه الاهمية لا يمكن ان تترك للصدفة .

وكانت الولايات المتحدة في السنوات التي سبقت الحرب العالمية الثانية تنوي عدم العمل بنفس الطريقة في حال نشوب حرب جديدة والبقاء على الحياد . وكما ان قانون الحياد الصادر في العام ١٩٣٧ يحظر تصدير العتاد الحربي ووهب القروض للمتحاربين ، كانت هي في الوقت نفسه تمنع السفن والمواطنين الامريكيين من المخاطرة بأنفسهم على مسارح العمليات .

ولم تكن هذه الرغبة لجمهور الشعب المعبر عنها بوضوح ، تستجيب لقناعات الرئيس « روزفلت » السياسية . ففي الواقع اعطى تعليماته ، في ٤ أيلول (سبتمبر) ١٩٣٩ ، لسفن الولايات المتحدة ولواطنين بعدم دخول القسم الأوروبي من الاطلسي حيث كان يجري القتال ، انسجاما مع هذا القانون حول الحياد ، ولكنه توصل في تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٣٩ لالغائه فيما كان يتعلق بتصدير الاسلحة والعتاد الحربي . واصبح المبدأ « ادفع نقداً وحمل Cash and Carry » الذي كان يسمح بدعم متحارب قادر على الدفع نقداً وعلى تحميل التسليمات على سفنه الخاصة ، الحالة التي لم تكن متوفرة لالمانيا اذ لم يكن مطلقا بمقدور بحريتها التجارية المخاطرة بنفسها في عرض البحر . اذاً ، كان الاجراء يعمل لصالح بريطانيا العظمى فقط .

ولقد شارك « تشرشل » بتدء في اتخاذ هذا الاجراء . طبعاً كان يريد تأمين اكبر مساعدة لبلده من جانب الولايات المتحدة ، وعمل كل ما كان في وسعه للحصول عليها . وبعد بدء الأعمال الحربية بقليل ، دعا « روزفلت » تشرشل الذي كان قد اصبح وزير البحرية ، لمراسلته وليقول له كل ما كان يريد ان يخبره عنه . فقبل « تشرشل » بسرعة ، وفي رسائله عرف بمهارة كيف ينبغي رغبة

« روزسفلت » في مساعدة انكلترا ووطّد (ارادته الطيبة) . وتوسّل مساعدة كبيرة اكثر فأكثر بوصفه وضع بلده بأقتم الألوان وباستسلامه لتكهنات كيفية كلياً حول المصير الذي كان برأيه ينتظر الولايات المتحدة . وكان يقصد بذلك ان يقدم الذرائع للرئيس ليؤيد الرأي العام والكونغرس (مجلس النواب والشيوخ في الولايات المتحدة الامريكية) سياسته في الدعم .

وفي ١٥ أيار (مايو) ١٩٤٠ بعد ان كان تشرشل قد حلّ مكان « شمبرلين Chamberlain » بقليل كرئيس للوزراء ، طلب « تشرشل » من « روزسفلت » مساعدته بكل الوسائل « باستثناء التدخل المسلح » . وقبل كل شيء ، كان يريد الحصول على خمسين مدفعة قديمة . ونظراً لتوقفه ان الغاء ظاهراً بهذا القدر للحياة يحاطر بالاصطدام بعداوة الشعب الامريكي ، وصف في رسالة بتاريخ ٢٥ أيار (مايو) ١٩٤٠ ، النتائج المشؤومة التي كانت الولايات المتحدة ستحمّلها اذا حدث ان اجبرت انكلترا على تسليم اسطولها للامان ، وكانت تلك فكرة طوباوية كلياً وبلا ادنى شك ، لم يكن هو نفسه يعتقد بها ، ولكن هذا (الشبح) احدث تأثيره . فلقد اقرّ « الكونغرس » تسليم المدفّعات بسبب الخوف غير المبرر . ويكتب « تشرشل » في مذكراته : « شكّل تسليم خمسين سفينة حربية امريكية لبريطانيا العظمى ، انتهاكاً مميزاً للحياة من قبل الولايات المتحدة ، وكان قد اصبحت من حق الدولة الالمانية اعلان الحرب عليها » .

سُلّمت هذه المدفّعات في ايلول (سبتمبر) ١٩٤٠ مقابل اعادة استئجار القواعد ، التي كنت قد تحدّثت عنها سابقاً ، لمدة ٩٩ عاماً .

واتاحت لتشرشل اعادة انتخاب الرئيس « روزسفلت » في تشرين الثاني (نوفمبر) تطوير عمله . وفي مدوّن رسالة بتاريخ ٨ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٠ يبين انه كان من الضروري لنهاية

الحرب ، تجنّب خسائر جديدة بالسفن في الاطلسي بفعل حرب الغوّصات :

« ٦٠٠٠ - كانت خسائرنا في حمولة السفن قد ارتفعت لمستوى مماثل تقريباً لذلك الذي بلغ في غضون اسوأ سنة في الحرب الأخيرة . ففي الاسابيع الخمسة المنتهية في ٣ تشرين الثاني (نوفمبر) كانت قد بلغت ٣٠٠, ٤٢٠ طن . تقدّر بـ ٤٣ مليون حجم الحمولة السنوية اللازم استيرادها لدعم معدّل مجهودنا . وكانت ارقام ايلول (سبتمبر) وتشيرين الأول (اكتوبر) تناسب فقط حجماً سنوياً من ٣٧ و ٣٨ مليوناً من الاطنان على التوالي . كان سيسبب لنا مثل هذا الانخفاض ضربة قاضية ، اذا كان ينبغي عليه الاستمرار بهذا المعدّل .

« ١٢ - ان المسألة الأكثر إلحاحاً هي ايقاف او حصر خسائر الوزن في الاطلسي وفي منافذ جزرنا . ويمكن بلوغ ذلك بتنمية القوات البحرية التي تحوي الجنود المهاجمين وفي الوقت نفسه ، بزيادة عدد السفن التجارية التي نحن خاضعون لها .

ولقد كان هذا العرض يخدم في تبرير الطلبات التالية :

١ - حراسة المراكب الانكليزية بالسفن الحربية الامريكية . ولم ير هتلر فيها سبباً لإعلان الحرب لأنه لم يكن يريدتها مع الولايات المتحدة .

٢ - توسيع المراقبة البحرية الامريكية نحو الشرق ، الذي كان سيساعد المصالح البريطانية .

٣ - كان نظام المراكب ، الدورات والتعرجات ينقص ثلث حمولة السفن المستخدمة ، غير انها كانت سابقاً مضغوطة كثيراً . وكانت انكلترا تستطيع بناء مليون ونصف المليون طن من السفن التجارية سنوياً . وكان ذلك غير كاف . وكانت وحدها الصناعة الامريكية للانشاءات البحرية قادرة على اشباع الحاجات بهذا الصدد .

٤ - ارسال طائرات حربية اكثر عددا ومقدار عتاد حربي اكثر أهمية .

٥ - لم تكن انكلترا قادرة على دفع ثمن هذه التسليمات من السفن والعتاد الحربي . وكان ينبغي ايضا ان تكون هزيمة دول المحور هدف الولايات المتحدة ، وكان المطلوب عدم اشتراط تسديد الحساب المباشر عن هذه الطلبات .

ويقول تشرشل ، اصبحت هذه الرسالة « واحدة من اهمّ الرسائل التي كتبها من قبل » . ويأشر « روزسفلت » فورا في خلق الشروط القانونية والشرعية التي كانت ستتيح اشباع رغبات الانكليز . ولذلك فضّل ان يشرح للشعب الامريكي بأنه هو نفسه (الشعب) كان مهددا بخطورة جدا ، من قبل دول المحور . وفي ٢٩ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٠ قال من الاذاعة في واحدة من « محادثاته المنعزلة » .

« منذ جيمستاون Jamestown وبسلايموث روك Plymouth Rock » لم تتعرّض الحضارة الامريكية لمثل هذا الخطر في أي وقت مضى . واذا خسرت بريطانيا العظمى ستسيطر دول المحور على اوروبا وآسيا وافريقيا واستراليا وستكون قادرة على تجنيد طاقات ضخمة في البرّ وفي البحر ضد نصف كرتنا الأرضية . وليس من المبالغة القول بأنه كان سيتوجب علينا عندئذ ، في الامريكتين ، العيش تحت تهديد مسدس مصوّب ، مسدس محشو بمتفجّر خطير جدا ، اقتصادي وعسكري » .

وبُليغت النتيجة ، ففي ١١ آذار (مارس) ١٩٤١ خلق « الكونغرس » الوسيلة لإشباع الرغبات البريطانية بطريقة غير محدودة ومجانية بواسطة « الاقراض - والاستئجار » .

واضحى التطور متوازيا فيما يتعلّق بالدعم العسكري الصرف .

وفي مدوّنة بتاريخ ٥ أيلول (سبتمبر) طالب « روزسفلت » بوجود منطقة امان على طول الشاطئ الأطلسي ، ممتدة على عدة مئات من الاميال في عرض البحر . وكان ينبغي على « دورية حيادية » منقّذة بسفن حربية امريكية ، منع المتحاربين من دخولها . ولم يكن القانون الدولي ينصّ مطلقاً على مثل هذا الاجراء . وكان سينبغي ، حسب رأيه ، ان تنحصر بالمياه الاقليمية التي هي عادة بعرض ثلاثة اميال .

وبسرعة جداً ، ارتكبت القوات البحرية الامريكية اعمالاً عدوانية ممّيزة . فكانت تتبع السفن التجارية الالمانية الخارجة من المرافئ الامريكية في محاولة للعودة الى المانيا ، وكانت تبّلع الانكليز عن موقعها . وفي اغلب الحالات لم يكن لسفنتنا الا ان توقف نشاطها .

وفي تموز (يوليو) ١٩٤٠ ارسل « روزسفلت » الى لندن بعثة برئاسة « الفريق اول بحري غورملي Amiral Ghormley » بقصد التمهيد لتعاون عسكري كامل مع بريطانيا العظمى . واثّر هذه المحادثات وضعت قيادة الاركان العامة للبحرية الامريكية خططاً لتدخل محتمل للولايات المتحدة في الحرب . وكانت الخطط تقضي ، كمهمة رئيسية ، بحماية المراكب في الاطلسي ، حماية ، كان ينبغي على السفن الحربية ان تكون مستعدة للاضطلاع بها بدءاً من اول نيسان (ابريل) ١٩٤١ .

وأُكملت المحادثات اللندنية في كانون الثاني (يناير) وشباط (فبراير) في « واشنطن » بمؤتمرات لقادة اركان الحرب الامريكية والبريطانية للأسلحة الثلاثة . واتفقوا على التأكيد بأن الاطلسي واوروبا كانا يشكلان مسارح العمليات الحاسمة . وكان الدور الرئيسي لبحرية الولايات المتحدة سيكون حماية الملاحة والمواصلات البحرية في هذا المحيط . وكانت ستباشر هذا الدور عندما كانت ستصبح مستعدة

للقيام به ، لأن هذا الدور لم يكن يتعلّق بإعلان صريح للحرب . وكانت بريطانيا العظمى قد وضعت تحت تصرفها كل القواعد الضرورية .

تصرّفت البحرية الأمريكية وفقاً لهذه الاتفاقات . وفي اول شباط (فبراير) ١٩٤١ أنشئ أسطول الأطلسي تحت أوامر الفريق اول بحري « كينغ King » هذا الذي اعلن في ١٨ نيسان (ابريل) ان منطقة الأمن كانت ستمتد في عرض البحر لغاية الخط ٢٦° من خطوط الطول الغربية ، يعني على ٢٣٠٠ ميل من « نيويورك » فقط على ٧٤٠ ميلاً من « لشبونا Lisbonne » . وكانت تشمل جزر « الأسور Açores » التي هي اوروية . وفي هذا المجال الذي كان يغطي اربعة اخماس « ٤/٥ » المحيط الغربي ، كانت القوات البحرية الأمريكية ستعترض السفن الألمانية وستبلغ الانكليز عن موقعها . وكان مثل هذا القرار تعسفياً ولم يكن باستطاعته الاستناد الى اي اتفاق دولي .

وفي ٧ حزيران (يونيو) ١٩٤١ اضطلعت الولايات المتحدة « بحماية » « ايسلندا » بدلا عن بريطانيا العظمى . وانزلت فيها وحدات وهيأت قواعد بحرية وجوية . وامتدت في آن واحد ، منطقة الأمن حتى الخط ٢٢° من خطوط الطول الغربية لتضمّ هذه الجزيرة . وبدءاً من هذا الحين ، مارست الحراسة المباشرة للمواكب الآتية من امريكا الى ايسلندا والمتضمّنة سفناً أمريكية وتلك التي كانت من اية جنسية وتريد الانضمام اليها (المواكب) . وتلقت القوات البحرية امرا بأن تمنح ايضاً حمايتها لمواكب اخرى اذا كان الوضع الاستراتيجي يقتضي ذلك . وكان ذلك يعني انها كانت ستدافع عن المواكب البريطانية حتى انحاء ايسلندا .

فماذا كانت ردات فعل الحكم الألماني امام هذه السلسلة من الاجراءات المناقضة للحيد ؟ في بدء الحرب امر هتلر البحرية بتجنّب

الحوادث مع امريكا بأي ثمن . وكان الحكم ينوي ان يعمل كل ما كان سيستطيعه لتجنب تدخل جديد مسلح للبحرية ، في الصراع الأوروبي واحتفظ هتلر بوجهة النظر هذه . وكان روزسفلت اذاً ، مقتنعاً بأنه كان سيقبل دون ان ترمش عينه ، تسليم الخمسين مدمرة لانكلترا كأية مساعدة لهذه الاخيرة ، بقدر ما كان راغباً بعدم الدخول في صراع معلن مع الولايات المتحدة . وبيّنت النتيجة انه لم يكن مخطئاً .

فلغاية صيف ١٩٤١ لم يحصل عملياً اي حادث لأن الامريكان مكثوا في البدء بعيداً عن منطقة الحصار حول الجزر البريطانية حيث كان بإمكان الغوّاصات المهاجمة دون انذار ، ولكن في ٢٠ حزيران (يونيو) ١٩٤١ التقت الغوّاصة يو-٣ . ٢ بالبارجة « تكساس » داخل هذه المنطقة . وتساءل القبطان اذا ما كانت هذه السفينة قد سلّمت لانكليز مثل المدمرات ، وناور عبثاً للهجوم من جهة اخرى ، حتى انه لم يُر من قبل البارجة . وابرق القبطان بسرعة وبلغ عن هذا الالتقاء . واثراً استلام هذه البرقية مباشرة امرت بعدم مهاجمة السفن الامريكية حتى داخل منطقة الحصار ، لأن الاذن بفعله والذي كان موجوداً سابقاً كان يبدو لي لا يستجيب مطلقاً لقرارات « الفوهرر Führer » السياسية .

وفي الواقع ، فلغاية ذلك الحين ، كان يسمح للغوّاصات باغراق كل السفن الحربية المصادفة في هذه المنطقة ، وكان موقف الولايات المتحدة لا يوحي بأنه كانت ستظهر سفناً امريكية بينها .

وفي اليوم التالي ، تلقت الغوّاصات التعليمات التالية ، نتائج الاوامر المعطية من قبل هتلر :

« يأمر « الفوهرر » بتجنّب اي حادث مع الولايات المتحدة في غضون الاسابيع القادمة . تصرفوا بهذا الاتجاه في كل الحالات التي

يمكن ان تظهر ، حتى صدور امر جديد ، هاجموا فقط الطرادات والسفن الحربية الكبيرة او حاملات الطائرات ، وفقط اذا كانت قد كشفت بوضوح ، كأعداء ، وبالنسبة للسفن الحربية ، لا يثبت الابحار بأنوار مموهة صفتها العدوانية » .

وكان ذلك يعني ان الغوّاصات لم تكن ستستطيع مطلقاً مهاجمة اسوأ اعدائها : مدمرات ، فرقاطات و« حراقات Corvettes » حتى الانكليزية . وكان مزج القوات البحرية الامريكية والبريطانية يوصلنا الى وضع شاذ حقاً في زمن الحرب . وكانت الحافرات وباقي سفن حماية المراكب تقاوم بكل الوسائل التي بحوزتها غوّاصاتنا وكان ينبغي على هذه الاخيرة تحمّل هجماتها دون ان تقوم بهجوم مضاد . واصبح هذا فيما بعد مسموحاً به اذا طال الهجوم فقط ، ولكن في غضون هذا الهجوم :

« ينبغي اعتبار اي عمل هجومي منقذ اثر التملّص من مطاردة ، من باب المعاملة بالمثل او للحيلة حتى ضد عدو كان قد اشترك في هذه المطاردة ، كعمل منفصل وغير مسموح » .

وكان هذا خضوع ارادي للدفاع المعادي . وفي حالات كثيرة كانت هذه السلبية المفروضة على غوّاصاتنا يمكن ان تسبب تدميرها . وكذلك كانت تُعيق كثيراً الهجوم على المراكب نفسها . وبما ان الحراسة كانت قد اصبحت محظورة كان ينبغي الامتناع عن هذا الهجوم اذا لم يتمّ التوصل الى تجنب هذه الحراسة بما انه لم يكن يجوز مطلقاً فتح ثغرة فيها بالطوريب .

توجّب علينا القبول بهذه القيود لما فيه مصلحة الموقف السياسي ، ولكن كان ينبغي على جهود الحكم ان تظلّ غير مجدية . فلقد كان روزسفلت يريد الحرب . وكان يقدر جيداً ، انه ، بمزج القوات البحرية الامريكية بالبريطانية ، وباشراكها بطريقة غير مباشرة في

العمليات ، كانت ستقع حوادث . وكان هذا في الواقع محتوما .

وفي ٤ أيلول (سبتمبر) ١٩٤١ طارت مدمرة الغواصة يو-٦٥٢ التي أصيبت بثلاث قنابل ، ولتدافع عن نفسها قذفت طوربيدين ، تجنبتهما المدمرة . وفي اليوم التالي ارسلنا برقية لقبطان الغواصة اخبرناه فيها بأن الامر كان يتعلّق بسفينة امريكية « الغريير Greer » .

ودرس مجلس البحرية في قاعة « مجلس الشيوخ الامريكي Sénat » الحادث ، واستلم من « الفريق اول بحري ستارك Amiral Stark » القائد العام التقرير التالي :

« الساعة ٨,٤٥ بلغت طائرة انكليزية المدمرة « غريير Greer » بأنه كانت قد كُشفت غواصة تحت الماء على مسافة عشرة اميال الى الغرب ، على طريق المدمرة . فزادت « غريير » من السرعة وتقدّمت بشكل متعرج نحو النقطة المعلنة . وحالما سمعت صوت مراوح الغواصة ، طاردها وبلّغت عن موقعها الى كل الطائرات او المدمرات البريطانية الموجودة في الجوار . وكان هذا الموقف موافقا للتعليمات التي تقول بالإعلام دون المهاجمة .

وفي الساعة ١٠,٣٢ رمت طائرة انكليزية اربع قنابل اخطأت هدفها ، فتخلّلت (الطائرة) عن المطاردة بعد ذلك بعشرين دقيقة . ولكن « الغريير » استمرت في اثر الغواصة . وفي الساعة ١٢,٤٠ اقتربت هذه الغواصة ، اثناء تحويل طريقها ، من المدمرة وقذفتها بطوربيد مرّ في المقدّمة ، فانتقلت « الغريير » الى الهجوم المضاد دون الحصول على نجاح واضح .

وفي ١١ ايلول (سبتمبر) تحدّث الرئيس « روزسفلت » من الاذاعة ووضح للشعب الامريكي ان « الغريير » كانت قد هوجمت عمداً وبدون سبب الامر الذي كان يشكّل عمل قرصنة مميّز من جانب الغواصة .

« حان الوقت للتسليم بالضرورة القارصة والمحتمة ، للقول لهؤلاء المغامرين الافظاظ ، عديبي الذمة ، المندفعين لغزو العالم من اجل فرض سيطرتهم عليه :

« انكم تريدون اخضاع اولادنا واولاد اولادنا لعبوديتكم الارهابية . انكم تهددون الآن أمننا الخاص . توقفوا هناك ! » عندما تنتصب امام امرىء حية ذات الجرس لا ينتظرها كي تضرب بل يقتلها قبلا » .

« سوف لن تنتظر مطلقا السفن الحربية والطائرات الامريكية في المياه التي تبدو ضرورية لدفاعنا ، غواصات دول المحور المتربصة تحت سطح الماء او سفنها القرصانة في عرض البحر كي تضرب اولاً بشكل قاتل » .

ويكتب المؤرخان الامريكيان « لانجر Langer » و« غليزن Gleason » اثناء استعراض الازمة العالمية والسياسة الخارجية للولايات المتحدة ، بصدد حادث « غريير » هذا :

« من الصعب اعتبار السخط الذي استقبل به خبر الحادثة في الاوساط الرسمية والخاصة بأنه لائق . وبما ان « غريير » كشفت الغواصة الالمانية وطارتها في غضون ساعات ، واخبرت الطائرات البريطانية لتسهيل هجومها عليها . كان حقاً مدهشاً ، ان تستدير الضحية في هذه الحالة ضد مطاردها » .

وفي ١٥ ايلول (سبتمبر) ١٩٤١ بلغ وزير البحرية الامريكية « كنوكس Knox » ان الاسطول الامريكي كان قد تلقى الامر « بأسر او تدمير ، بكل الوسائل ، المخلين بنظام حركة المرور والتابعين لدول المحور والذين يمكن ان يظهروا بشكل قراصنة فوق الماء وتحت » .

واصبحت الولايات المتحدة عملياً ، اثر هذا « الامر بالرمي »

المعطى من قبل رئيسها ، في حالة حرب مع المانيا في معركة الاطلسي
بدءاً من اول ايلول (سبتمبر) ١٩٤١ .

وأمن الامريكيون فيما بعد ، الحماية المباشرة لكل الموابك ، حتى
البريطانية ، ما بين « الأرض الجديدة Terre Neuve » وخط الطول
الذي تقع عليه « ايسلندا Islande » ، حيث كانوا يسلمونها للسفن
الحربية الانكليزية .

وكان « الفريق اول بحري كينغ Amiral King » قائد اسطول
الاطلسي قد اعطى اوامره بهذا المعنى منذ اول ايلول (سبتمبر) اذاً ،
قبل حادثة « غرير » ويقول بهذا الصدد « موريزن Morison » المؤرخ
الرسمي للحرب البحرية :

للردّ على الاعراض القائل بأن حماية الموابك كانت تشكل في
جوهرها مهمة حرية وُضعت هذه النظرية .

كان ينبغي على هذه الموابك المتقلة بين قاعدتين امريكيتين ان
تكون محروسة لأنها كانت تؤمن تموين حامياتنا في « ارجانتينا
Argentina » (الأرض الجديدة Terre-Neuve) وفي « ايسلندا
Islande » وذلك ليس لأي بلد متحارب . كانت الحجة الصغيرة
الدقيقة والمضمومة آنفا في المخطط الحربي السابق والتي بمقتضاها كانت
ستُحرس ايضاً السفن الراغبة في الانضمام الى الموابك الامريكية من
كل جنسية ، قد اتاحت لسفن الشحن الحليفة التمتع بحق الحراسة
بقوات بحرية امريكية .

يرى بوضوح روح التعليمات .

قصد قائد البحرية « رايدر Røder » « هتلر » في ١٧ ايلول
(سبتمبر) نظراً لاهتمامه بحق بتناجج « الامر بالرمي » الذي كان
الرئيس « روزسفلت » قد امر به . ورافقته . فيين ان القوات البحرية

الامانية كانت في وضع لا يطلق لا يمكنها الدفاع عن نفسها . في حين اصّر هتلر على نهيه : لن تقاوم الغواصات الا اذا كانت نهاجم .

وكانت حوادث اخرى محتومة . ففي ١٧ تشرين الاول (اكتوبر) التالي ، اصبحت المدمرة الامريكية « كيرني Kearney » التي كانت تشترك بحراسة الموكب البريطاني « اس ث - ٤٨ SC-48 » ، بطوربيد في المعركة حول هذا الموكب .

وفي ٣١ تشرين الاول (اكتوبر) أغرقت غواصة مدمرة امريكية اخرى « روبين جيمس Renben James » اتر معركة مشابهة ضد الموكب الانكليزي « ه اكس - ١٥٦ HX-156 » في جنوب غربي « ايسلندا » .

وعما ان المساهمة النشطة للولايات المتحدة في العمليات العسكرية ، مناقضة للفانون الدولي ، لم يكن سانسطة المانيا تجنب مثل هذه الحوادث الا بايقاف حرب الغواصات كليا في الاطلسي . يعلن المؤرخان « لانجر Lange » و« غليزن Gleason » : « ليس من العجب ان تكون بعض السفن الامريكية قد دُمرت ، بل كون هذه السفن المدمرة لم تكن اكثر عدداً » .

كان « الفريق اول بحري كينغ Amiral King » هو نفسه قد كتب في تقرير لوزير البحرية :

« ان مجاكم الوضع ، بوجه ما ، من وجهة نظر القانون الدولي فإن البحرية الامريكية قد اخدت موقفا واقعيا بمواجهة احداث الاطلسي » .

وانتهى هذا الوضع ، الذي يبقى تاريخيا وقانونا دون مثيل باعلان الحرب من جانب المانيا على الولايات المتحدة في ١١ كانون الاول (ديسمبر) ١٩٤١ بعد دخول اليابان في الصراع قبل اربعة ايام .

على الرغم من ان اعلان الحرب هذا جاء من جانبنا ، فإن
محكمة « نورنبيرغ » العسكرية الدولية قضت بأن المانيا لم تكن تشن
حربا عدوانية ضد الولايات المتحدة وإنما فقط ضد انكلترا وفرنسا .
ومنذ ذلك الوقت كانت ظروف جديدة كلياً قد ابتدأت بالنسبة
لحرب الغواصات .

الفصل الثامن

معركة الاطلسي من كانون الثاني (يناير) الى تموز (يوليو) ١٩٤٢

اثر المداولة مع « هتلر » في ١٧ ايلول (سبتمبر) ١٩٤١ والتي جدد في اثائها امره تتجنب كل حادث مع الولايات المتحدة ، ذكر بايجاز الوضع الذي كان سينتج بالنسبة لحرب الغواصات اذا كانت الأعمال الحربية قد انفجرت مع هذا البلد . وطلبت ان أنه مسبقاً لكي استطيع العمل بلا تأخير على الساحل الامريكي . فبالعمل بالمفاجأة في منطقة دفاعها ضعيف كان يمكن «Frappier un coup de Cymbales» والتي ستكون فوائدها هامة .

ولقد حصل خلاف ذلك . فوجئت القيادة الالمانية نفسها بهجوم ال « بيرل هيربور Pearl Harbor » في ٧ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤١ . اذاً ، لم تكن اية غواصة من غواصتنا موجودة آنذاك في المياه الامريكية .

أخطرت في ٩ كانون الأول (ديسمبر) فقط بأن « هتلر » كان قد رفع كل القيود المتعلقة بالسفن الحربية للولايات المتحدة وبمنطقة الامان امام امريكا . وفي اليوم نفسه طلبت من القيادة البحرية العليا الاذن باستخدام اثنتي عشرة غواصة من الجهة الأخرى للاطلسي .

وكنا نتظر الكثير من السفن . وكانت الحرب حتى ذلك الحين قد وقّرت المياه الامريكية ، وكانت السفن التجارية ما تزال تبحر فيها

منفردة حتى تلتحق بالمرافئ الكندية لاسيما « هاليفاكس Halifax » و« سيدني Sydney » بشكل اساسي ، حيث كان الانكليز يؤلفون مواكبهم . غير انه كان ينبغي التقدير بأنه كان سيوجد دفاع سابق بسبب التعاون الوثيق بين المحريتين . مع ذلك كانت ستقصه (دفاع) التجربة وبالتالي القيمة . وكنا ننتظر ان تكون الظروف ملائمة على الأقل كما كانت لسنة اولستين من قبل في المياه البريطانية .

ولكن هذه الظروف كانت ستتغير طبيعياً بعد وقت طويل تقريبا ، وكان الامريكيون سيتعلمون المقاومة بفاعلية كبيرة اكثر فأكثر ، وكانوا سيلجؤون لنظام الموابك . اذاً كان كل شيء يأمر « باستثمار هذا الوضع الملائم بسرعة وشدة قدر المستطاع قبل ان يتغير » .

وكانت امامنا فائدة اخرى . ففي منطقته العمليات الجديدة كانت توجد عدة نقاط بؤرية للملاحه والتي كنا نستطيع نقل هجومنا بينها بسرعة جدا . ومن المستحيل على الخصم ان يكون فيها قوياً كذلك في كل مكان ، وبما اننا كنا سنملك المبادرة كان سيتوجب عليه الركض وراءنا وبعبارة اخرى سيكون سهلاً علينا اجباره على توريح وسائله .

ولقد حافظنا على المبادئ نفسها . اعراق اكبر حولة تجارية ممكنة وبأقل كلفة ، يعني الحصول على المردود الأقصى بالغواصة وباليوم البحري ، وبالتالي ، لم نكن نستطيع ارسال غواصاتنا الى هذه المناطق البعيدة متحملة رحلة بحرية طويلة ذهاباً واياباً ، الا اذا كنا نتوصل لنناح متفوقة على تلك التي كانت مرتقبة في القطاعات الاقرب . وكذلك كان يجب ، قبل كل شيء ، معرفة الاماكن التي كانت الملاحة العدو تتجمع فيها ، وكذلك « نقاط ضعف » الدفاع لتكون قادرين على توجيه ضربات اكيدة . وكان ذلك يسدو لنا ممكن التحقيق كلياً في المياه « العذراء » الامريكية .

ولكن بأية وسائل كنا سنتصرف ؟ تتضمن مدكراتي حالة دقيقة للغواصات الجاهزة بتاريخ اول كانون الثاني (يناير) ١٩٤٢ . ولقد كان مجموعها قد ارتفع الى ٩١ . وكانت ٢٣ غواصة (القسم الأقدم من اسطول الغواصات) توجد في المتوسط وكان ينبغي على ٣ اخرى ان تذهب اليه . وكانت ست غواصات متمركزة غربي جبل طارق واربع في المنطقة التروجية . اذا كان يبقى منها ٥٥ . ولكن ٦٠٪ من تلك الغواصات كان يبقى مجمداً في المرافئ بسبب تصليحاته .

وبالتالي لم نكن نملك الا ٢٢ غواصة في البحر والتي كان نصفها يتجه الى قطاعاته او يعود منها . كانت ١٠ الى ١٢ غواصة فقط ، اي حوالي ١٢٪ من عديدنا ، توجد في العمل ، وذلك بعد ثمانية وعشرين شهراً من الحرب ، في حين كانت المهمة الاولى لبحريتنا تركز على اغراق حولة السفن . وبعد ان سرد الخسائر الفادحة المسببة للملاحاة على الساحل الامريكي ، يلاحظ القبطان « روسكيل Roskill » : « عندما يتفحص المرء اتساع هذا الدمار المنجز خلال الايام الاولى من العام ١٩٤٢ لا يمكنه الا ان يندشش لعلمه بأنه كان من عمل دزينة من الغواصات كحد اقصى » .

فبالنسبة للهجوم الأول لم نملك حتى هذا العدد . ولم توافق القيادة البحرية العليا على طلبي بتاريخ ٩ كانون الأول (ديسمبر) والرامي الى العمل بأسرع وقت ممكن باثني عشرة غواصة على الساحل الامريكي . وكنت قد طلبت الغواصات الست الكبيرة (نموذج اي. إكس - ث ٧٤٠ طناً IX-C) المستخدمة من قبلها غربي جبل طارق معللاً كذلك طلبي :

« انها صالحة قليلاً للاستخدام في المتوسط وامام جبل طارق لأنها اسهل على الاكتشاف من تلك التي هي من (نموذج سبعة) وكذلك اكثر تعقيداً وبالتالي اقل قدرة على مقاومة مطاردة بالقنابل . وان مناورتها

تحت الماء هي أيضاً أكثر صعوبة . حسنتها الوحيدة : امتلاك وقود أكثر ، ولا ترجّح في هذه القطاعات .

وأصغّت ، كانت فرصها في النجاح في الجهة الأخرى من المحيط ستكون أكثر بكثير من امام جبل طارق ، مع ذلك لم ارجح الدعوى . فالقيادة البحرية العليا لم تعتقد ان باستطاعتها تحمّل مسؤولية تخفيض الوسائل المستخدمة على مسرح المتوسط . ولتوجهه الضربات الأولى على الساحل الأمريكي بقي لي ست غوّاصات ، منها خمس فقط استطاعت ان تصبح جاهزة في المرافئ الفرنسية ما بين ١٦ و ٢٥ كانون الأول (ديسمبر) . اذا أصبح يتوجب عليّ ان أوّجه (Coup Cymbales) بخمس غوّاصات .

وها Voici كم كانت المسافات التي يجب اجتيازها انطلاقاً من خليج « غاسكونيا Gascogne » بالاميال البحرية :

مرسى سيدني Rade de Sydney ٢,٢٠٠

هاليفاكس Halifax ٢,٤٠٠

نيويورك New York ٣,٠٠٠

تري니다د Trinidad ٣,٨٠٠

كاي ويست Key West ٤,٠٠٠

أروبا Aruba ٤,٠٠٠

وكانت الغوّاصات الكبيرة من نموذج (٩) تسعة تستطيع عبورها ذهاباً وإياباً وامتلاك وقود كفاية ايضاً للعمل في غضون اسبوعين او ثلاثة .

وبما اننا كنا نحسب حسب وجود ملاحه منفردة كان يجب ألاّ نجتمع الغوّاصات بل بالعكس ان تنتشر الى اقصى حد، كي لا يؤثر تغيير او إيقاف حركة المرور على عدة غوّاصات معاً ، ألاّ انه ليس لدرجة اعتبار مناطق متسعة أكثر مما ينبغي خطيرة قبل ان تستنفد كل

الامكانيات . واخيراً كنت اريد حصر «Le Premier Coup de Cymbales» في مكان محدد كي لا يستطيع الخصم ان يستنتج بأننا كنا سنهاجم قريباً نقاطاً بؤرية اخرى . وكذلك تلقت الغوّاصات الخمس الجاهزة الامر بالعمل بين « سان لوران St Laurent » و« رأس هاتيراس Cap de Hatteras » .

ولكي اكون متأكداً جداً من تحقيق المفاجأة ، امرتها بالبقاء غير مرئية في قسم من المجرى موجود بين رصيف « الارض الجديدة Terre-Neuve » والساحل الامريكي وعلى بقية المسافة ، وبمهاجمة فقط السفن المهمة حقاً ، والمقدرة بأكثر من ١٠,٠٠٠ طن . وكذلك اجلت عبر اللاسلكي الامر بالبدء بالعملية ، لأنه كان يمكن لظروف الطقس ان تؤخر الغوّاصات في اثناء عبور الاطلسي .

وبدءاً من نهاية كانون الأول (ديسمبر) ابهرت (الغوّاصات) وكلها ثقة مصحوبة بالآمال التي لم تكن مسوّغة لنا مطلقاً منذ زمن طويل .

وفي غضون ذلك حاولت الحصول على غوّاصات اخرى . ومن جديد اعترضت على استخدامها في المتوسط وامام جبل طارق . وفي ٢٤ كانون الأول (ديسمبر) وافقت القيادة العليا على نقل تلك التي كانت توجد غربي المضيق الى « اسور Açores » وفي ٢ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٢ تلقيت الامر « ٢,٢٢٠ 2,220 » :

١ - سيتوجب كذلك ارسال غوّاصتين او ثلاث الى المتوسط ثم سوف ينتهي ذلك .

٢ - يوجد مركز ثقل العمليات في المتوسط الشرقي . ويحظر ايقاف الآ غوّاصتين او ثلاث في الحوض الغربي .

٣ - ستبقى ثلاث غوّاصات مؤقتاً غربي مضيق جبل طارق ولكن لك حرية التصرف في تحريكها باتجاه « الأسور Açores » .

دوّنت في مذكراتي بتاريخ ٢ كانون الثاني (يناير) :

« يقضي هذا القرار بعدم فصل اية غوّاصة جديدة الى المتوسط وسيكون من الممكن استئناف العمليات المخفّفة منذ شهرين كاملين وعملياً متوقفة منذ ستة اسابيع ، في الاطلسي » .

إذا كنّا نستعيد حريتنا في العمل . ولكن الطواقم الأكثر خبرة كانوا قد نقلوا الى المتوسط وكانت المعركة ضد حملة السفن ستقاد بغوّاصات كانت قد دخلت الخدمة حديثاً . وفي منتصف كانون الثاني (يناير) أصبحت موجة جديدة من اربع غوّاصات كبيرة جاهزة في المرافئ الفرنسية . وكون الغوّاصات الخمس الأولى لم تكن قد وصلت بعد الى الساحل الامريكي قررت استخدامها في منطقة «أروبا-كوراساو- ترينيداد Aruba-Curaçao-Trinidad» التي كانت تسلكها الملاحه كثيرا .

وكان يبدو لنا ان كل السفن الصاعدة من الجنوب ترسو في ترينيداد . وكانت «أروبا Aruba» و«كوراساو Curaçao» مرفأين نفطيين كبيرين حيث كان يمكن توقع وجود عدة ناقلات بترول .

وكنّت انوي ، وياانتظار دروس التجربة ، توزيع وسائلتي مناصفة ، بشكل ملموس بين هذه القطاعات . وكان ايضا الاذن بالعمل في منطقة الامن الامريكية القديمة قد اتاح لنا التحقق من امكانية استخدام الغوّاصات المتوسطة من نموذج «٧ ث VII C» (٥١٧ طناً) في هذه المناطق البعيدة . وكان يمكنها ، وفق حساباتنا ، بلوغ انحاء «ايكوسيا الجديدة Nouvelle-Ecosse» مع الاحتفاظ بكثير من الوقود للبقاء فيها وحتى للعمل بسرعة كبيرة عند الحاجة ، ولكن كان مدى عملها يمنع استخدامها الى الجنوب كثيراً . ولم يكن لدى غوّاصات التموين التي كانت قد طُلبت في بدء الحرب والتي لم تكن قد أنجزت بعد (كان ينبغي على الأولى ان تُصبح جاهزة في آذار

(مارس) او نيسان (ابريل) ١٩٤٢ اية امكانية لشحن الوقود في اثناء الرحلة البحرية ولم اكن اثق بامكانية استعمالها فيما وراء «ايكوسيا الجديدة Nouvelle Ecosse» واثّر قرار ٢ كانون الثاني (يناير) ارسلت الى هذا القطاع سبع غوّاصات من هذا النموذج والتي كانت القيادة العليا قد وضعتها تحت تصرفي . وتدخلت هذه القيادة في آن معاً ، لتمنع الجيش من تخفيض اليد العاملة المكلفة بتصليح الغوّاصات وذلك بتجنيد عمال اختصاصيين .

وفي ٩ كانون الثاني (يناير) استطعت ان اقدّر ان الغوّاصات الخمس الاولى كانت ستوحد في ١٣ امام الساحل الامريكي وامرتها بدء العمليات في هذا التاريخ .

ولقد كان النجاح شاملاً . فالملاحه كانت ما تزال تتمّ كما في ظروف اوقات السلم . واطفاء النور لم يكن يوجد على الساحل وكل مدن كانت تبقى منورة . فقط كانت اضاءة المنارات و«العلامات الدالة على الخطر Balises» مخفّضة قليلاً . وكانت السفن تحتفظ بانوارها وعلى الرغم من ان اعلان الحرب قد مضى عليه الآن خمسة اسابيع لم يكن يبدو انه قد اتُخذ اي اجراء جدي ضد هجمات الغوّاصات . وكانت مدمرات تقوم بدوريات كثيراً على الطرقات ولكن بانتظام بحيث ان غوّاصاتنا تعرّفت بسرعة على تواتره (الانتظام) واصبحت تشعر بهدوء كلياً بين رحلتين . وحدثت مطاردات بالقنابل ولكن لم تدم زمناً طويلاً كفاية بالرغم من ان الاعماق القليلة تقدم فرصاً ممتازة للنجاح ، وكذلك كانت الطائرات تنقصها التجربة كلياً .

وكانت السفن التجارية تستعمل جهازها اللاسلكي بحرية مشيرة غالباً الى موقعها ومقدمة بذلك للغوّاصات معلومات ثمينة عن حركة المرور . وكان القباطنة يجهلون بشكل ظاهر في اية ظروف كان يمكنهم ان يهاجموا ولم يكونوا ينتظرون مطلقاً ان يكون ذلك في الليل وعلى سطح الماء .

واكتشفت غَوَاصَاتنا في وقت مبكر جدا افضل طريقة للعمل : في النهار كانت تستقرّ في القعر ما بين ٥٠ و ١٥٠ مترا على بضعة اميال من طريق سفن الشحن . وعند الغسق كانت تقترب من الساحل وتظهر مع حلول الليل في الوسط الملاثم لحركة الملاحه .

لقد كانت النتائج عظيمة جداً . وبلغت الغَوَاصَة يو-١٢٣ « النقيب البحري هارديجين Hardegen » عن تدمير ٨ سفن ، ٣٦٠, ٥٣ طناً ، منها ثلاث ناقلات بترول . والغَوَاصَة يو-٦٦ « الرائد البحري زاب Zapp » عن تدمير ٥ سفن ٥٠,٠٠٠ طن منها سفينة ضخمة لنقل المواد الخام وناقلتا بترول . واعلنت الغَوَاصَة يو-١٣٠ (الرائد البحري كال Kals) عن ثلاث ناقلات بترول وسفينة شحن اي ٣٠,٧٤٨ طناً . وحصلت الغَوَاصَتان الاخريان على نجاحات مماثلة . دوّن النقيب البحري « هارديجين Hardegen » في سجل عملياته :

« أيّ خسارة ، لأنه لم يكن يوجد معي ، في الليلة التي ذهبت فيها قبالة « نيويورك New York » سفيتان كبيرتان لزراعة الألغام لترميا الغامها في صفوف متراصة ، ولم يكن معي في تلك الليلة ١٠ الى ٢٠ غَوَاصَة بالاضافة لغَوَاصتي . ولقد كانت كلها ستفوز بنجاحات مشرقة ، انا واثق من ذلك ، واستطعت ان اعدّ حوالي العشرين سفينة تجارية ، كان قسم منها مُناراً بأنوار الملاحه ، ماكثاً بالقرب من الساحل .

ولاحظت شخصياً في مذكراتي :

« من الواضح ، حسب تقارير القباطنة ، ان (Coup Cymbales) كان سيمكنها ان تكون باهرة بشكل آخر لو كان قد وُضِعَ بتصرفي ، لا ست غَوَاصَات فحسب بل الاثنتي عشرة غَوَاصَة التي كنت قد طلبتها . في حين كانت الفرصة قد استثمرت واعطت نتائجاً مشجعة

ولكن لم نستطع ان نستخلص منها كل ما كان ينبغي علينا » .

وقبل رحيل مجموعة (Coup de Cymbales) عن الساحل
الامريكي وصلت ثلاث غواصات كبيرة اخرى امام جون « شيزبيك
Shesapeake » - الغواصة يو- ١٠٦ (النقيب البحري راش Rasch)
والغواصة يو- ١٠٣ (النقيب البحري وينتر Winter) والغواصة
يو- ١٠٧ (الملازم اول بحري جيلوس Gelhaus) - كنا قد ارسلناها
منذ منتصف كانون الثاني (يناير) . وهكذا اصبحت المناوبة مؤمنة في
هذا القطاع المهم .

ولقد وجدت الغواصات المتوسطة ظروفاً اقل ملاءمة في منطقة
« ايكوسيا - الجديدة - الارض - الجديدة - Nouvelle-Ecosse -
Terre-Neuve » كان الطقس رديئاً جداً : ضباب ، عاصفة ثلجية ،
بحر هائج ، برد قارس جداً : لقد عطل (الطقس) العمليات وسبب
خللاً في القذف واشتغالا رديئاً للطوربيدات . وعلى سبيل التوضيح ،
هو ذا تقرير قبطان حول الهجوم على موكب صودف على مسافة ١٥ ميلا
شرقي « رأس بريتون Cap Breton » .

« ١٨ - ١ - ٤٢ الساعة ٠,٣٠ ، مناورة استعراضية جديدة . ينبغي
ان يكون خصمنا قد رآنا في لحظة القذف وزاد من السرعة ، لأنني
اتغلب عليه ببطء كثير حتى مع كل الطاقة وعلى طريق موازية . نُبحر
بشدة في البحر الهائج . يغطي الجليد السميكة ظهر السفينة . اذا
اريد ان اقذف على ابعد مسافة . . . الساعة ١٩ ، ١ ، قذفت بانبوب
القذف الثاني والرابع . انحراف ٨٠° عامودي ، سرعته ١٥ عقدة ،
مسافة ١٥٠٠ متر . لقد اخطأت الهدف . وبسبب الجليد ، كانت
سفينة الشحن قد رأتني رغم ان الليل اسود ، وتراجعت الى الوراء .
مات الطوربيدات اذاً امامها . أتهياً للاستدارة الى الميمنة لأقذف من
المؤخرة، حين اكتشفت مدمرة امريكية من نموذج « كريفن Craven »

على مسافة ٣٠٠ متر بالعرض . تصل متجهة بشكل مباشر إلينا .
 نجحت في الاستدارة حول نفسي واضعا في المقدمة كل عارضة الحافة
 ومن الورا كل العارضة الأخرى . تمر على حوالى عشرة امتار من
 المؤخرة . نغطس بحالة تأهب . وفي لحظة النزول اكتشفت مدمرة ثانية
 وراء سفينة الشحن . كان الجليد محاصرا وصول الهواء الى « الديزيل
 Diesel » ، نحمل حوالى ثمانية اطنان من الماء الامر الذي يفرقنا الى
 القعر . ابقى هناك على الرغم من ان الغواصة تعمل بطريقة مزعجة
 على الصخر ، نتوقف جانبا Tout à bord . لم تقاوم المدمرات ، من
 المحتمل ان يكون الثلج قد منع اشتغال قاذفات القنابل . في الساعة
 ١٠ ، ٢ ، نخفف من تعبنا من القعر ونتقدم اولاً تحت الماء .

وكذلك كانت النتائج المكتسبة بغواصات هذا القطاع ضعيفة . لم
 استطع قيادتها الى الجنوب - الغربي في منطقة طقس اكثر ملاءمة لأنها
 كانت قد ذهبت الى « أسور Açores » قبل أن تصل إلى الساحل
 الامريكى وكانت قد استهلكت اذاً قسماً مهماً من وقودها .

واستُخدمت المجموعة التالية من الغواصات المتوسطة التي
 انطلقت من خليج « غسكونيا Gascogne » وخزاناتها ممتلئة ، في
 جنوب « هاليفاكس Halifax » ، وفي غضون الاسبوع التالي تقدمت
 حتى « نيويورك New York » ورأس « هاتيراس Hatteras » مبنية
 بذلك ان مدى عملها كان متفوقاً كثيراً عما كان يُحسب . ففي غضون
 الفترة السابقة كانت هي التي ، قبل الكل ، تهاجم المراكب ، الامر
 الذي كان يجبرها احياناً على السير بأقصى سرعة . ومع ذلك لم تكن
 تذهب مطلقاً في المنطقة الامريكية الامر الذي كان يتيح لها توفير
 الوقود . وتونخى المهندسون الميكانيكيون في الرحلة البحرية في
 الاطلسي ، السرعة والتعبير الأكثر توفيراً . وفي العواصف الغربية
 الهوجاء غطس القباطنة تحت الماء محرزين تقدماً بالقدر نفسه من
 السرعة تقريباً ومُقتصدين « بزيوت الغاز Gaz Oil » .

وتدخل عامل آخر لتنمية مدى العمل . فلقد لجأ الطواقم الى ذرائع لفرط ما كانت رغبتهم للعمل بالقرب من الساحل الامريكي كبيرة . واستبدلوا قسماً من ماء الشراب والاغتسال بوقود وتخلّوا عن كل رفاهية ليشحنوا كثيراً من التموين . ففي الاحوال العادية ، كانت الغوّاصة الالمانية متعبه سابقاً أكثر بكثير من تلك الغوّاصات التابعة للأمم الاخرى ، لاستخدام امكانية زيادة التسليح ومدى العمل الى الحد الاقصى . وتخلّى الرجال تقريبا وحتى حدود الاحتمال ، عن بعض التسهيلات التي كانت تبقى لهم . وفي غضون اسابيع سَدّت المراقدين بصناديق المؤونة . وفي المراكز الامامية والخلفية كان من المستحيل غالبا ، الجلوس . وكان يتيح المرور الى جانب السفينة ممر ضيق فقط . وعندما علمت بهذه الوسائل خشيت الأتؤدي الى تعريض الأمن للخطر واعطيت الاوامر بتقليصها .

في حين استطاعت الغوّاصات المتوسطة العمل على الساحل الامريكي بفضل هذه الاجراءات والتجارب التي تتطلب القوة التي كان يجريها القباطنة خلال الرحلات البحرية ذهاباً وايابا . ووصلت الى الساحل الامريكي مع حوالى عشرين طن من الوقود ، كافية للاستمرار هناك في غضون اسبوعين او ثلاثة بقدر ما كانت الظروف ملائمة . وتلك فازت بانتصارات عظيمة .

وحسب الرواية الانكليزية ، اغرقت الغوّاصات في كانون الثاني (يناير) ١٩٤٢ خصوصا في المنطقة الامريكية ٦٢ سفينة أي ٣٢٧٣٥٧ طنا ، كان ذلك مرضياً جداً .

ولرغبتي في استعمال كل وسائلنا التي كانت ما تزال مضغوطة كثيراً في هذا البدء من العام ١٩٤٢ ، بأسرع ما يمكن في منطقة مؤاتية الى هذه الدرجة ، أمرت بتاريخ ٢٤ كانون الثاني (يناير) الغوّاصات الجديدة الواصلة من المانيا ، ببلوغ المرافئ الفرنسية بسرعة كبيرة

وبالتّمون هناك وبالاتّلاق ثانية بسرعة نحو امريكا .

وبعد ان اعطيت هذا الامر ببضع ساعات تلقيت من القيادة العليا التعليمات غير المتوقعة بالتصرف بشماني غوّاصات في منطقة « ايسلندا - فيروي - ايكوس Islande-Féroë-Ecosse » لتأمين سلامة النروج . فعُيّنت لهذه المهمة الغوّاصات التي كانت سابقا في طريقها من المانيا الى خليج « غاسكونيا Gascogne » . ومرة اخرى ايضا كان التعزيز المطلوب لوسائلنا الهجومية يصبح متناقضاً مع اجراء ذي سمة دفاعية .

وفي اول شباط (فبراير) ١٩٤٢ كان التوزيع على الشكل التالي : ٧ غوّاصات بمهمة حراسة في المنطقة النروجية . ٣ بمهمة مشابهة غربي جبل طارق و٦ فقط على الساحل الامريكي مُستخدمة لمهمة البحرية الرئيسية : اغراق همولة السفن . من اين كان يأتي هذا القلق بصدد النروج ؟

في ٢٢ شباط (فبراير) ١٩٤٢ اعلن « هتلر » اثر الاجتماع في مقر « الفوهرر » العام والذي كان يشترك فيه « الفريق اول بحري فريك Fricke » رئيس قيادة الاركان العامة للبحرية ، انه كان يُحشى هجوم الحلفاء ضد هذه الدولة . وكانت النروج ستصبح المنطقة حيث كانت ستقرر الحرب . وكان ينبغي ارسال تعزيزات اليها ، من سفن عائمة وغوّاصات ، بالضرورة الى هذا الحد ، حتى باحتقار كل اعتبار آخر . وكان ينبغي على كل الغوّاصات ان تُستخدم فيها لتبلغ عن اقتراب المهاجمين ولتعطي الوقت لتحضير الهجوم المضاد . . .

ولكن منذ يوم الغد انبغى على « هتلر » ان يرجع لرأي اكثر اعتدالاً ، لأن سجل عمليات القيادة البحرية العليا يلاحظ :

« اتصل هاتفيا بعد ظهر ٢٣ كانون الثاني (يناير) العقيد البحري « فون بوتكامير Von Puttkamer » ليقول ان « الفوهرر » كان مندهشاً

من رقم الدمار المنجز على ساحل الولايات المتحدة . وكان قد طلب كم غَوَاصَة كانت قد استخدمت فيه وعُبر عن رغبته برؤية زيادة عددها . وسببت هذه الرغبة التي تختلف بشدة الى هذا الحد ، عن الأمر المعطى في ٢٢ الى رئيس قيادة الاركان العامة ، نتائجاً مهمة . . . »

ويمكن الاستنتاج ، بأنه في المقر العام للفوهرر لم يكن لدى اي شخص فكرة صحيحة عن عدد الغَوَاصات الموجودة ولا عن ذلك الذي كان ضرورياً لاستخدام غَوَاصات اخرى على الساحل الامريكي وبوجه آخر ما كان الامر بفصل غَوَاصات منها نحو النرويج سيُعطى ابداً . في حين ، على الرغم من هذا التغيير الواضح في الرأي عند « الفوهرر » امرني القيادة العليا بفصل ٨ غَوَاصات لحماية النرويج . ولم يكن ينبغي عليها ان تقتصر على ذلك . ففي ٦ شباط (فبراير) ارسلت لي الامر التالي المشتق من تعليمات « الفوهرر » :

١ - سُرِفِع عدد الغَوَاصات في بحر الشمال (اربع حالياً) الى ست . غَوَاصتان اخريان ستصبحان جاهزتين في « نارفيك Narvik » او في « ترومسوي Tromsø » .

٢ - اثنتان ستبقيان جاهزتين في « بيرجين Bergen » واثنتان اخريان في « تروندجيم Trondhjem » .

٣ - ثمان ستستمر في شغل قطاع « ايسلندا - ايبيريد Isle-Hebrides » .

وبالاضافة الى ذلك كانت تفكر ، عند الاقتضاء بتموين مجموعات الاسلحة الثلاثة المتمركزة في النرويج بواسطة الغَوَاصات . وكان ذلك يسبب تغييرات مهمة في البنية التي حُدد انذاك مداها . وكان ينبغي ان تجري على اربع غَوَاصات اثنتين كبيرتين واثنتين متوسطتين في مرفأ فرنسي وفي مرفأ الماني . وكذلك امرت القيادة العليا باتمام ملاك

الغواصات العشرين المفصلة في النروج لغاية ١٥ شباط على ابعاد تقدير ، الامر الذي كان من جديد ، يمنع وصول كل تعزيز للعمليات في الاطلسي .

شخصياً ، كنت مقتنعاً بأنه لم يكن من المتوقع انزال للحلفاء في النروج . وطلبت ، اذاً من القيادة العليا اذا كانت حماية هذا البلد لا يمكنها ان تؤمن بشكل غير مباشر بتدمير حمولة السفن العدوّة .

ان عملية ضد النروج ، هي قبل كل شيء بالنسبة لانكلترا وامريكا مسألة حمولة السفن وقوات الأمن . فكلما ندمر حمولة السفن اكثر في اي مكان ، مجبرين العدو على الدفاع مباشرة عن خطوط مواصلاته الحيوية عبر الاطلسي كلما سيكون قادراً اقل على تخصيص سفن النقل والحماية الضرورية لمثل هذه العملية واذا لم يكن تموينه مؤمناً مسبقاً سيحكم بالاعدام . وبالتالي ، كلما ستزيد الغواصات من الفوز بانتصارات في الاطلسي ، كلما ستقل امكانية العدو في تغذية مثل هذه النوايا .

ولكن القيادة العليا كانت تفكر بطريقة مختلفة واجابني على مذكرة ٢٥ شباط (فبراير) ١٩٤٢ :

« ليس اكيدا ان كل طن غريق يمكن ان يقلل الامكانيات التي تملكها الدول العدوّة في تنفيذ عملية او انزال . نحن نعتقد انها ، على الرغم من الدمار الحاصل لغاية الآن ، ما زالت قادرة على جمع الحمولة الضرورية . فمن اجل نقل ١٠٠,٠٠٠ رجل من كل الاسلحة كان سيتوجب حوالى مليون وربع المليون طن من الحمولة الاجالية . كان التموين سيتطلب من ٣٠ الى ٥٠,٠٠٠ طن بالشهر .

وكون كل الحمولة قد استخدمت سابقا ، كان سينبغي تحويلها من بعض القطاعات . ولكن العدو اذا كان يعتبر عملية الانزال ضرورية ومبشرة بنجاح جم كان سيستطيع القبول بقيود مؤقتة في

القطاع المدني ، بحيث انه على الرغم من خسائر اخرى مهمة على الساحل الامريكى ، سيبقى قادرا على العمل ضد النروج ، الا اذا أجبر على استعمال كل الحمولة المحررة كذلك لغايات عسكرية اخرى ، مثلاً في تعزيز الشرق الادنى والوسط .

إذا لم تكن ترى ضرورة للتدخل لدى « هتلر » لإلغاء التدابير المتعلقة بالنروج .

ولم استطع كما كنت اتخى ، تجهيز الملاك المطلوب في الوقت المتوقع ، مع الغواصات الجديدة الواصلة من المانيا . وبما ان شتاء ١٩٤١ - ١٩٤٢ القارس كان قد سبب سداً جليدياً كبيراً في البلطيق لم يكن بالامكان انجازها الى الحد المتوقع . اذا كنت مجبراً ان أعين هذه المهمة الدفاعية عن النروج ست غواصات كانت جاهزة للابحار الى المياه الامريكية ، منها اربع كانت بقيادة قباطنة بحريين بوحه خاص .

ويبدو ان القيادة العليا اصبحت في شباط (فبراير) اقل تشاؤماً فيما كان يتعلّق بانزال محتمل ولكن بدءاً من ١٢ اذار (مارس) غيّرت مهمتها : ولم تشتمل بعد على « تأمين الحماية للنروج » ولكن على « توقيف واردات العدو الى « مورمنسك Mourmansk » الى « ارخانجلسك Arkhangelsk » . قبل اقتراحى باناطتها « بالفريق اول بحري اركتيك Arctique » . الأكثر اطلاعاً بالظروف المحلية . ومن جهة اخرى قلّت النتائج ، لأن المدة الزمنية لليالي تنقص بسرعة ، بدءاً من نيسان (ابريل) على خطوط العرض هذه القرية من القطب . وبالمقابل ، كانت النجاحات تظل عظيمة جداً في المنطقة الامريكية . وكذلك في مَدَوْنَة بتاريخ ٣ أيار (مايو) احتججت من جديد على استخدام الغواصات في النروج : « برأىي ، ينطوي تدمير حمولة السفن والتموين في المنطقة الشمالية على اهمية كبيرة بسبب المضاعفات على وجهه

الحرب البرية . في حين كان استخدام عدد اكبر من الغوّاصات ضد مواكب هذه المنطقة ، سيُبرر فقط اذا :

أ - كانت النتائج الحاصلة بواسطتها مع اعتبار القيمة اخصوصية للحمولة المدمرة في هذه المنطقة والتأثير الممارس على العمليات العسكرية مشابهة لتلك التي كانت ستحصل في الاطلسي ، مع مراعاة لمصاعفاتها على الوضع العام

ب - يمكن بفضلها ، بلوغ الهدف العسكري ، يعني ايقاف او على الأقل ، مقاومة نجاح ، محاولة احتياح .

حول النقطة (أ) رأيي هو التالي : يُعيق كثيرا قصر ليالي الصيف عمل الغوّاصات . ولا يمكنها (الغوّاصات) استعمال تكتيك الهجومات الليلية التي تعطي نتائج جيدة ، الى هذا الحد ، في الاطلسي . فالهجمات تحت الماء تتوّج نادرا بنجاح لأن الطائرات الأرضية والبحرية تمنعها من بلوغ موقع في المقدمة في الجو الصحو . ويصبح كل هجوم مستحيلا في البحر الهائج والجوّ الغائم . والحالة هذه يبدو ان الانكليز يفضلون الاستعانة من فترات الطقس الرديء ليمرّروا مواكبهم . وبسبب المدة الطويلة جدا للنهار من الصعب جدا الاعتراض والتملّص من مطاردة . وعلى العموم ان امكانيات النجاح قليلة كما كان بالامكان ملاحظته سابقا . وكان قد أغرق ١٤٤٠٠ طن في اذار (مارس) ٢٦٠٠٠ في نيسان (ابريل) باستخدام متوسط من ١٦ الى ٢٠ غوّاصة . وكان العدد نفسه مستخدما في الاطلسي ، مع افتراض ٤٨٪ من المرافئ خارج الخدمة الفعلية وبمردود فعلي ١٢٠٠٠ طن بالسفينة وبالشهر ، سيتمكن من اغراق ٩٦٠٠٠ طن في اذار (مارس) و ١٢٠٠٠٠ طن في نيسان (ابريل) .

وحول النقطة (ب) ما زلت اعتقد ان الغوّاصة بطبيعتها ليست

ملائمة لمقاومة القوات البحرية ومجموعات النقل السريعة والمتحركة كثيرا . ومن اجل صدّ محاولة انزال او مقاومة حماية قوية جدا ، ستصل دائماً متأخرة اكثر مما ينبغي . وفي الاكثر يمكنها ان تحصل على نجاحات ضد التموين الذي سيلي الانزال الذي ينبغي على سفن النقل فيه ان تبلغ نقاطا معروفة . وسنجهز دائماً لمثل هذه المهمة غوّاصات في الوقت المناسب وبعدد كاف ، خاصة منذ ان استؤنف وصول الغوّاصات الجديدة . وكذلك يجب ان يُعتبر انه بسبب تسهيلات اكبر مقدّمة للدفاع ، ستكون الخسائر والوضع خارج الخدمة من جراء اضرار الحرب اكبر في الاطلسي . بحيث انه سيتوجب باستمرار سدّ الثغرات . ان احوال التصليحات في المرافئ النرويجية والالمانية سيئة بحيث ان نسبة الوقت الماضي في المرفأ الى نسبة الوقت الماضي في البحر غير ملائمة . ان تُخصّص عشرون غوّاصة للمنطقة الشمالية يعني ان تُسحب غوّاصات اكثر بكثير الى الاطلسي .

« باختصار ، اعتبر ان هذا الاستعمال للغوّاصات غير مثمر . حتى فيما يتعلّق باحتمال انزال عدوّ ، كانت ستمثّل دورها بشكل افضل في خنق مثل هذه المحاولة بتدمير حوالة السفن بدلاً من انتظار وصولها امام شواطئنا »

وكنّت اعتقد انذاك وما زلت اعتقد اليوم ، بما ان الظروف الملائمة موجودة على الساحل الامريكي ، فإن استعمال كل اسطولنا الغوّاص في الحرب ضد السفن التجارية قد خدم بشكل افضل مصالح الوجهة العامة للصراع . وفي العام ١٩٤٢ ، لمقاومة عدوّنا بريطانيا ، هجومياً ، لم نكن نملك الا سلاحاً فعالاً واحداً : الغواصة . وفي الواقع لم نكن نملك منها الكثير ، فحتى تلك السنة ، كان سينبغي عليها ان تحثنا على استخدامها حصراً في المهاجمة .

وبصدد هذا الاستخدام للغوّاصات في النروج كتب القبطان

« روسكيل Roskill » : « اكسبتنا احدى « استبصارات « هتلر ارتخاء موقفا كثيرا للضغط في الاطلسي الغربي » . . .

« . . . وفي ٢٥ كانون الثاني (يناير) تلقى « دونيتز Dœnitz » الامر غير المنتظر كليا بارسال ثماني غواصات ما بين « ايسلندا Islande » و « فيرو Féroë » و « ايكوسيا Ecosse » لحماية النروج ضد غزو معتبر وشيك الوقوع . وقضى مخطط الدفاع النهائي بفصل عشرين غواصة متوسطة لهذا الغرض . ورغم اعتراضات « دونيتز » الحازمة جداً لا يبدو ان القيادة البحرية العليا قد قامت بمحاولات جدية لإقناع « هتلر » بالحكم بطريقة اصح على احتمال انزال . ولم تُشر حتى الى النتائج التي كانت تنشأ في الاطلسي . وحتماً نقصت قوة المهاجمة على الساحل الامريكي في الوقت نفسه تماماً Juste au momant الذي كانت فيه هذه المهاجمة قد انكشفت بأنها مشمرة للغاية . . .

« وبدون شك فمن المهم الاشارة الى انه في نيسان (ابريل) ١٩٤٢ طلب السيد « تشرشل » من قادة الاركان العامة دراسة امكانية الانزال في النروج لتخفيف الضغط الممارس على مواكبتنا في « الشمالي Arctique » . هذا المشروع سوف لن يدخل ابدا في مرحلة التحضير الجدية لأنه كان يتعارض مع المخططات الاستراتيجية الاساسية للحلفاء والقاضية بالعمل الأولي في افريقيا الشمالية » .

هكذا اذاً ، في الواقع كان لدى « تشرشل » على الأقل فكرة انزال في النروج الشمالية . في حين استنتج القبطان « روسكيل Roskill » بالقائه نظرة خاطفة شاملة على العمليات في الاطلسي في غضون الاشهر الستة الأولى من العام ١٩٤٢ : « إن العجز في عدد الغواصات في بدء السنة مضافا الى فصل بعض الاعداد منها لمهمات ناجحة قليلا ، نسبة الى ما يبدو اليوم ، أصبح عنصراً حاسماً في معركة الاطلسي » .

وعدنا ثانية لهذه المسألة اثناء تفحص نسبة الدمار الى مجموع المنشآت الجديدة المنجزة من قبل العدو .

كيف جرت العمليات في المياه الامريكية بعد Coup de Cymbales
الاولى في كانون الثاني (يناير) ١٩٤٢ ؟

مثلا كنا قد رأينا ، أرسلت مجموعة من خمس غَوَاصات كبيرة في مطلع كانون الثاني (يناير) الى بحر « الانتيل Antilles » . هناك ايضا ، كان يمكنها الاستفادة من المفاجأة . وكان ينبغي على ثلاث غَوَاصات العمل على التوالي امام « أروبا Aruba » و« كوراسوا Curaçoa » والساحل الشمالي الغربي لشبه جزيرة « البراناغوا Paranagua » حيث كانت تتألف حركة المرور بشكل خاص من ناقلات النفط . وكانت الغَوَاصتان الاخريان مكلفتين بالهجوم على النقطة البؤرية لـ « ترينيداد Trinidad » . وكذلك كانتا قد تلقنا الامر بالقصف بمدفعيتهما في الليل ، خزانات البترول المنشأة بالقرب من الساحل في « أروبا Aruba » و« كوراسوا Curaçoa » . في حين كان مثل هذا القصف الذي ، كما كانت تبين التجربة ، كان يبقى تأثيره في غالب الاحيان غير مؤكد ، يخاطر بالمجازفة بالمفاجأة لذلك لم اسمح للغَوَاصات بتنفيذه الا بعد اغراق عدد معين من السفن . ولكي استطيع تعيين التاريخ البدئي للهجوم كان ينبغي عليها إبلاغني عن اجتيازها لخط الطول ٤٠° من الخطوط الغربية . وكانت فترة الهلال الذي كان يصادف في منتصف شباط (فبراير) ستكون ملائمة بوجه خاص للعمل بجوار المرافئ والساحل . ولذلك اختير لهذا التاريخ البدئي يوم ١٦ شباط (فبراير) .

وصادفت الغَوَاصات اعدادا كثيرة من ناقلات النفط وفازت مباشرة بانتصارات عظيمة . وحاولت الغَوَاصة يو-١٥٦ (النقيب البحري « هارتينشتاين Hartenstein ») قصف « أروبا Aruba » بعد ان اغرقت ناقلتي نفط . ولكن انبغى عليها ان تمتنع عن ذلك اثر عطل تقني اذ انفجرت

قنبلة في انبوب القذف . وبأمر من القائد العام للبحرية ، كان ينبغي على عمل المدفعية ان يُستأنف في غضون الليالي التالية . في حين اصبح ذلك مستحيلا . وفي الفترة الفاصلة اطفأ العدو كل انوار الساحل ، هذا ما جعل العملية صعبة جدا . وقامت غواصة اخرى بمحاولة ثانية ولكن أُجبرت على التخلي عنها اثر قصفها بمدفعية سفن الحراسة .

وكانت ردة فعل الملاحه ، في هذا القطاع ، اسرع بكثير مما كانت الحالة امام الساحل الامريكي . وتوقفت حركة المرور مؤقتاً وغيّرت الطرقات وزادت كثيرا الحراسة الجوية . ولكن بما ان الغواصات كانت تعمل خاصة في الليل والتعليمات البرقية للسفن التجارية كانت تُرسل غير مرموزة enclair او تُفكك رموزها بسرعة الامر الذي كان يسمح بإعلام غواصاتنا ، لم يكن لهذه الاجراءات الا تأثير طفيف على رقم الدمار . بالإضافة لذلك منحنا الغواصات « حرية المناورة » لكي لا تبقى مرتبطة بمنطقة بعد ان تكون قد اصبحت غير ملائمة . ونفذت الغواصة يو- ١٢٩ (النقيب البحري « كلوزين Clausen ») غارة وصلت الى امام ساحل « غويانا Guyane » بنتائج جيّدة . واختارت الغواصة يو- ١٦١ (النقيب البحري « اخيل Achilles ») بشجاعة المرافئ « بوراف سين Port of Spain » في « ترينيداد » و « بور كاستري Port-Castries » في « سانت لوسي Ste-Lucie » حيث أغرقت سفناً . ومع مطلع آذار (مارس) وصلت غواصة سادسة ، الغواصة يو- ١٢٦ (النقيب البحري « بوير Bauer ») الى القطاع . فحرّكتها ما بين « ممر الهواء والقناة القديمة لجزر « باهاما Bahamas » ، وفي اسبوعين أغرقت فيها تسع سفن بحيث انها سلكت طريق العودة ، بعد ان استهلكت كل طوربيداتها ، في الوقت نفسه مع الغواصات الخمس الأولى .

إذاً كان هذا العمل الثاني في المياه الامريكية ناجحا ايضا ، على الرغم

من ان القصف لم يكن من الممكن حدوثه .

ومع مطلع شباط (فبراير) علمنا ان حركة المرور كانت قد اصبحت من جديد قوية جدا في « فري تاون : Free Town » في « سيراليون Sierra-lion » وكان الامر يتعلق بسفن واصلة من الشرق الاقصى ومن الهند عبر رأس الرجاء الصالح او عائدة الى هناك . وكنت قد توقعت هذا التطور . وفي تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤١ كان القليل من السفن المكتشفة في هذه المنطقة قد جعلني استنتج ان الانكليز كانوا يمررون معظم حركة مرورهم في منطقة الامن الامريكية حيث كان « هتلر » ، كما نعرف ، قد منع المهاجمة . وكون دخول الولايات المتحدة الحرب قد الغى هذا الامتياز اصبحت من غير المجدي اجبار الملاحة على دورة كبيرة . وكانت الرغبة في ارسال غواصات من جديد الى هذا القطاع كبيرة وكان اعتبار آخر يعززها : فالامريكيون كانوا قد ظهوروا غير قادرين على منع الدمار الجسيم على سواحلهم ولكن كان ينبغي عليهم حتما المقاومة ، طالبين من الانكليز تسليمهم السفن التي كان لها خبرة في مقاومة الغواصات وبمعكس ما كان قد جرى السنة الماضية . وكذلك كان قد انبغى على الدفاع البريطاني ان يتضاءل على ساحل افريقيا . اذاً ، قررت في منتصف شباط (فبراير) ارسال غواصتين الى انحاء الـ « فري تاون Free Town » فوصلتا اليها في مطلع آذار (مارس) ووجدتا فعليا في الجنوب كما في الجنوب الغربي حركة مرور قوية ، واغرقتا احدى عشرة سفينة . وكلف بمهمة الهاء العدو وربما حوّل ظهورها المفاجيء ، الانكليز عن تسليم وسائط مضادة لحرب الغواصات لبحرية الولايات المتحدة ، وساعد بذلك على اطالة الفترة الملائمة على الساحل الامريكي . ونعرف ذلك الآن ، بدءاً من تدخلنا في كانون الثاني (يناير) جرت « مفاوضات دائمة » بين الولايات المتحدة وبريطانيا العظمى بصدد التنازل عن هذه الوسائط المضادة للغواصات ،

وفي منتصف نيسان (ابريل) ذهبت فعلياً مجموعتان من المطاردات البريطانية الى امريكا .

ولكن بقيت هذه المنطقة مسرح عملياتنا الرئيسي . وكان قد مرّ شهران ولم نكن نستطيع ان نعرف كم من الوقت سيقضي الامريكيون لينظّموا دفاعهم الفعّال هناك . في حين انه من منتصف آذار (مارس) لغاية نهاية نيسان (ابريل) لم نستطع ان نبقي فيها اكثر من ثماني غوّاصات . وكانت عمليات الفصل المنجزه لحماية النروج تحدث تأثيرها . وكان ينبغي علينا استثمار الظروف المؤاتية بقدر ما كانت تبقى ، الى الحد الأقصى . عملت الغوّاصات قرب البر نحو الجنوب انطلاقاً من «نيويورك» . واكتشفت بسرعة الطرق المتبعة من قبل حركة المرور الليلية . وتكشّفت انحاء رأس «هاتيراس Hatteras» بأنها الأكثر مؤاتاة . وللتملّص من الهجمات كانت السفن التجارية تمكث اكثر ما يمكن فوق الاعماق القليلة لكن غوّاصاتنا لم تتردد في العمل حتى على اعماق من ثمانية الى عشرة امتار حيث ما كانت ستستطيع الغطس امام سفينة دورية Patrouilleur او طائرة . واغرقت الغوّاصة يو-١٢٣ (النقيب البحري «هارديجين Hardegen») عدة ناقلات بترول في هذه الظروف في الشمال الشرقي لـ «سافانا Savannah» . وكانت النتائج خارقة : ١١ سفينة «هارديجين» - ٩ للغوّاصة يو-١٢٤ (النقيب البحري «موهر Mohr») خمس اوست سفن للغوّاصة يو-٥٥٢ (النقيب البحري «توب Topp») والغوّاصة يو-٢٠٣ (النقيب البحري «موتزلبورغ Mutzelburg») والغوّاصة يو-١٦٠ (النقيب البحري «لاسين Lassen») . وفهم هؤلاء القباطنة بسرعة الوضع العام وقبلوا مخاطر جسيمة من اجل استثماره . هكذا ولدت سلسلة جديدة من «المجلّين AS» .

ساعد حظ سعيد باكتشاف نقطة بؤرية اخرى شرقي رأس «هاتيراس

Hatteras » . وصادفت الغواصة يو- ١٠٥ (النقيب البحري « شيوي Schewe ») جواً غير ملائم بوجه خاص في اثناء عبورها الاطلسي واعتقد القبطان بأنه لم يكن قد بقي معه كثير من الوقود للعمل ، كما هو متوقع ، بالقرب من هذا الرأس . اذاً بقي في عرض البحر على مسافة ٣٠٠ ميل منه وانقضّ كذلك على النقطة التي تلتحم فيها طرقات حركة المرور الآتية من الشمال الشرقي والجنوب الشرقي والشمال الشرقي . وانكشفت المنطقة مؤاتية جداً . فاستثمرتها الغواصات لغاية نهاية نيسان (ابريل) وخصوصاً في فترات الهلال حيث لم يكن ممكناً العمل بالقرب من الساحل .

في هذه النهاية لنيسان (ابريل) اصبح واضحاً ان تنظيم وحماية حركة المرور كانا يستعبدان شيئاً من الفعلية . مثلاً ، لم تكن تتجاوز رأس « هاتيراس » إلا في النهار وفي ساعات مُتغيّرة وبمحدد فاصلة كبيرة . وكذلك خفّ كثيراً عدد السفن المبحرة على انفراد . وكانت تبقى مجمعة ، مُشكّلة « بولك » Pulk » . وكان البحر يبقى فارغاً في غضون وقت طويل جداً اثر اجتياز احدى هذه المجموعات ، وحتى ظهور المجموعة التالية . ولكن كانت هذه الاخيرة تسلك طريقاً بمنأى عن رؤية السابقة الامر الذي كان يجعل اكتشاف حركة المرور اكثر صعوبة بكثير . وبالمائلة ، فلقد ازدادت المراقبة بالسفن الحربية وبالطائرات بشكل ظاهر جداً بدءاً من نهاية نيسان (ابريل) خاصة بالقرب من الساحل حيث كان الامريكيون يقومون بداهة برّة الجنود الالمان المهاجرين اولاً .

مع ذلك لم تقلقنا هذه الاجراءات بشكل خاص . وكنت اعتمد كثيراً على وجود مراسل . فمن منتصف كانون الثاني (يناير) الى نهاية نيسان (ابريل) لم نفقد الا غواصة واحدة ، الغواصة يو- ٥٨ (النقيب البحري « كريجر » Greger ») شرقي رأس « هاتيراس » ، في حين انه في الحيز نفسه من الوقت ، دمرنا في القطاع الامريكي ١٩٨ سفينة لا غير اي

١١٥٠٦٧٥ طنا ، حسب شعبة الاحصاء في البحرية الامريكية . ولكن الامر كان يتعلّق بالحد الأدنى ، لأن هذه الشعبة احصت فقط في القاطعات حيث كان التدمير مرتفعاً اكثر من سبع سفن في الشهر في اثناء هذه الفترة .

وفي ١٤ نيسان (ابريل) ابرق « السيد هوبكين M. Hopkins » المستشار الشخصي « لروزسفلت » والذي كان يوجد في لندن ، الى الرئيس ، ان الحلفاء كانوا قد فقدوا ١,٢٠٠,٠٠٠ طن منها اكثر من النصف من ناقلات النفط ، في غضون الاشهر الثلاثة السابقة .

وكانت تلك اذاً ، الفترة الأكثر اقتصاداً لحرب الغوّاصات بما ان هذه الخسائر الفادحة كان قد سببها عدد صغير من الغوّاصات ، بخسارة غوّاصة واحدة من بينها كئمن لذلك .

وعلى الشاطئ الامريكي كان الهجوم يتفوّق بلا ريب على الدفاع . ولسوء الحظ لم يكن كذلك في القسم الشرقي من الاطلسي . فائناء عبور المحيط نادراً جداً ما اكتشفت الغوّاصات مواكب ، وفي حالة خاصة صادفت واحدة منها ناقلتين سريعتين ومدّرتين . وفي اثناء الهجوم الأول أغرقت المدمّرة البريطانية « بيلمون Belmont » ولكن لم تنته مطاردة الناقلات التي كانت تقطع ١٤ عقدة ، الى اية نتيجة ، حتى عندما انضمت الى الغوّاصة ثلاث غوّاصات اخرى في غضون الايام الثلاثة التالية . ولم تتوصل للفوز بوضع ملائم .

وفي نهاية شباط (فبراير) ١٩٤٢ ، اكتشفت الغوّاصة يو-١٥٥ (النقيب البحري « بينينغ Peining ») الموجودة على مسافة ٦٠٠ ميل الى الشمال الشرقي من رأس « راس Race » (الارض - الجديدة) موكبا مبحراً الى الجنوب الغربي : ال « او.ان.اس - O.N.S-67 ٦٧ » انضمت اليها خمس غوّاصات اخرى كانت بعيدة اقل من ٣٠٠ ميل . وفي غضون ثلاثة ايام اعترضت الغوّاصة يو-١٥٥ الموكب حتى وصلت الغوّاصات

الخمس . وفقد الموكب ثماني سفن (منها ست ناقلات نفط كبيرة) ولم تتكبد غوَاصاتنا اية خسارة .

ولكن اقلقتنا ، في قيادة الاركان ، ثلاثة احداث اخرى . ففي مطلع شباط (فبراير) رأت الغوَاصة يو- ٨٢ التي كانت تعود، موكبا صغيراً كان يبدو ان حراسته ضعيفة جدا ، في غربي خليج « غاسكونيا Gascogne » . وبعد وقت قليل توقفت اشارات اعتراضها . وكانت قد دُمُرت . وفي نهاية اذار (مارس) وفي المنطقة نفسها اكتشفت ايضاً الغوَاصة يو- ٥٨٧ (الرائد البحري « بورشير Borchers ») موكبا وقد حدثت الظاهرة نفسها . وفي ١٥ نيسان (ابريل) وبعد ان بلغت الغوَاصة يو- ٢٥٢ (النقيب البحري « ليرشن Lerchen ») عن موكب جديد في الانحاء نفسها ، وبما ان التجريبتين السابقتين كانتا قد سببتا لي قلقا ، امرتها بالهجوم فقط اذا كان الليل يقدم ظروفاً ملائمة . في حين هي كذلك قد دُمُرت . ولم تكن المواكب المشار اليها تتطابق تماما مع تواتر تلك المواكب التي كنا قد رصدناها في تلك المنطقة . وكذلك اوقظ حلزي ودونت في مذكراتي : « كون المنطقة كانت تُعبر بتيار مستمر من غوَاصات متجهة نحو الغرب ، فإنه من المحتمل جدا ان يعمل الانكليز على تسيير موكب مُزيف فيها مؤلف من سفن غير عادية يعني بشكل « موكب - شرك Convoi-Piège » . اذا كنت قد امرت بعدم مهاجمة السفن المكتشفة في المربع ب آ BE (١٠ الى ٢٥ من خطوط الطول الغربية ، ٤٣ الى ٥٠ من خطوط العرض الشمالية) ولكن بالابتعاد عنها قبل التبليغ عنها . ولا تجدر المجازفة بغوَاصات في عمليات ثانوية وبنجاح غير مؤكد في حين يمكنها الحصول على نتائج عظيمة جدا على الساحل الامريكي وبالتعرض لمخاطر اقل بكثير » .

وثناء التحدث عن « الموكب - الشرك » كنت أصوغ ببساطة فرضية لم يكن يؤكدها شيء ، وكما اثر خسارة « بريان Prien » و« كريتشمر Kretschmer » و« شبيك Schepke » في آن معا ، في العام ١٩٤١ فلقد

اوحى لي هذا التدمير للغواصات الثلاث ، بالخوف من ان يكون الانكليز قد اكتشفوا احد الاسلحة الجديدة المجهولة من قبلنا . واذا كان هذا القلق وهمي في الحالة الأولى الا انه لم يكن كذلك مطلقا في الحالة الثانية . ونعرف ذلك الآن : عند هذا التدمير للغواصات الثلاث ، استخدم الانكليز للمرة الأولى « الرادار » ، آلة كشف عاملة على موجات قصيرة . ولم تكن الغواصات تُكتشف الا على سطح الماء كون الموجات الكهربائية لا تحترق الماء ، وكنا نحن ايضا نملك اجهزة كشف عاملة على موجات اطول . ولكن « الرادار » كان بإمكانه التقاط هدفه بدقة وعلى مسافة كبيرة . وكان يجد الغواصة ما ان كان خيالها يظهر في الأفق حتى في الليل وفي جو غائم . وكذلك كان ينبغي على غواصاتنا ان تُكشف كثيراً جداً في النهار ودائماً في الليل قبل ان تستطيع هي نفسها ان ترى عدوها .

« ويكتب القبطان « روسكيل Roskill » ، في حين كان العدو في الغرب يُحدث تدميراً مهماً ، تمكن تجنبه بكثرة ، ألم يكن يحق التفكير (مع اكبر فعالية للدفاع الامريكي) بأن العدو كان يعرف تجربة مختلفة جداً على ٣٠٠٠ ميل اكثر الى الشرق ، فلقد كان تكتيك واسلحة الدفاع البريطاني في البحر كما في الجو يقوم بتقديم سريع . وكانت اجهزة رادار ، مجهولة من قبل الالمان ، مركبة على سفن حراسة وفي طائرات . وسببت للعدو فاعلية ملاحظتنا الجوية فوق خليج « غاسكونيا Gascogne » ورده فعل خافراتنا البحرية والجوية ، خسائر فادحة وكثيرا من الاضطراب . وفي ٦ شباط (فبراير) اغرقت حراسة الموكب « او.اس - ١٨ O.S.18 » الغواصة يو- ٨٢ ، وفي اذار (مارس) وفي الظروف نفسها دُمّرت حراسة موكب الوحدات « ف.اس - ١٧ W.S.17 » الغواصة يو- ٥٨٧ ، وفي نيسان (ابريل) قذفت حراسة الموكب « او.ج - ٨٢ O.G-82 » في القعر Par le fond الغواصة يو- ٢٥٢ .

سأروي فيما بعد كيف كانت ردة فعلنا عندما علمنا بوجود آلة الكشف

هذه الجديدة والفعّالة جداً .

في منتصف نيسان (ابريل) بدا ان الولايات المتحدة كانت تركز وسائلها الدفاعية امام ساحلها الشرقي . ولذلك قرّرتُ في نهاية هذا الشهر وبالعَوَاصِصَ الجاهزة ، مهاجمة عدة نقاط بؤرية في نقاط مختلفة لجَرحِها الى توزيع هذه الوسائط .

وكانت مباشرة الخدمة لناقلة النفط الغوّاصة الاولى ، الغوّاصة يو- ٤٥٩ (الرائد البحري « وِلا مويتر- موليندورف Wilamowitz-Mollendorf ») تشجع هذا المشروع للهجوم « الجبهي » . فلقد كانت هذه الناقلة النفطية الغوّاصة (نموذج ١٤ XIV) غوّاصة كبيرة حوالى ١٧٠٠ طن . ولم تكن تموز على انابيب قذف النشائف ولكن فقط على تسليح مضاد للطائرات . ولم تلبس الطواقم ان سمّت هذه السفن (البقرات الحلوب) . وبما انها كانت تحمل على متنها ٧٠٠ طن من الوقود كان يمكنها ان تتخلى عن ٤٠٠ الى ٦٠٠ طن حسب مدة رحلتها البحرية الخاصة . كان ذلك يسمح باستعمال ١٢ غوّاصة متوسطة باعطائها ٥٠ طناً لكل واحدة حتى في المناطق الأكثر بعداً في بحر (الانتيل Antilles) او بالاحرى خمس غوّاصات كبيرة بتسليمها ٩٠ طناً لكل واحدة حتى في انحاء رأس الرجاء الصالح .

ونفذت الغوّاصة يو- ٤٥٩ اول تسليم لها من الوقود للغوّاصة يو- ١٠٨ (الرائد البحري « شولتز Scholtz » في ٢٢ نيسان (ابريل) ١٩٤٢ على ٥٠٠ ميل شمالي شرق « برمود Bermudes » ، وبالطريقة نفسها كانت اثنتي عشرة غوّاصة متوسطة واثنان كبيرتان قد مُوِّتَت ١٥ يوماً فيما بعد . وسلكت « البقرة الحلوب » « المفرغة » طريق العودة . وأخّر الطقس الرديء هذه العمليات وحتى انه احياناً فرض ايقافها بحيث ان عدداً كبيراً من الغوّاصات توصل للتعجم حول الممّون بانتظار دوره . ولم تكن مثل هذه الاوضاع بدون خطر وكانت تسبب لي كل مرة قلقاً كبيراً .

اذأ بلغت الغوَاصات المواقع المحددة للهجوم الجبهي بعد ان كانت قد ملأت خزاناتها بالوقود . واستقرت ١٦ الى ١٨ واسطة بين « رأس الرمل Cap de Sable » و« المفتاح الغربي Key West » . وعملت ٩ غوَاصات اخرى في قناة « باهاما Bahama » حتى « ممر الهواء Passage du vent » في خليج المكسيك ، وفي جنوب كوبا لغاية مضيق « يوكاتان Youcatan » في « كوراساو Curaçao » و« اروبا Aruba » و« ترينيداد Trinidad » كذلك على ساحل « غويانا Guyane » .

ولقد كان المخطط يبدو لي اكيداً جداً ، ومع ذلك سبب لي تفسيده مفاجآت كانت تذكرني بأن الشك سيد الموقف في الحرب . وفي نهاية نيسان (ابريل) توقفت الغوَاصات عن الفوز بانتصارات مهمة على الساحل الامريكى . وكانت فترة البدر التمام قد بدأت لذلك آمنت بأن الحال كانت تستقيم مع عودة ليالٍ مظلمة في حين تضاعفت البرقيات القائلة بأنه كان لا يلاحظ مطلقاً اية حركة مرور . في البدء اصبح يشق عليّ جداً قبول تحول حاسم كان قد أُتخذ : كانت الولايات المتحدة تمارس نظام المواكب في المناطق الساحلية .

وكان الانكليز ينصحونها (الولايات المتحدة) منذ زمن طويل بالصام به ولكنها لم تعزم على ذلك الا بتردد . وسارت المواكب الاولى في نداء ابار (مايو) على طول الساحل الامريكى . ومن اجل ذلك بقيت الغوَاصات لغاية نهاية هذا الشهر وفي اثناء فواصل طويلة دون ان نكتشف سببنا كذلك اصبح مردودها ادنى بكثير من مردود الاسابيع السابقة . وبالمقابل استهزئت الظروف القديمة على ساحل « فلوريدا Floride » ، حيث عمل قسطنان مجربان بوجه خاص ، النقيب البحري « كريم Cramer » على لغوَاصه يو-٣٣٣ والنقيب البحري « سوهرين Suhren » على الغوَاصه يو-٥٦٤ واحرزوا النجاحات نفسها كما في السابق ، بالهجوم فوق اعماق قليلة عالياً

رغباً عن حراسة عدوة مشددة . وفي نهاية نيسان (ابريل) وفي غضون فترة
البدر ، صُدمت الغواصة يو-٣٣٣ بناقلة نפט كانت تهاجمها في الليل وعلى
سطح الماء فتضررت بخطورة . ولم يمنعها ذلك من متابعة عملها قرب
الساحل . وفي ليل ٦ ايار (مايو) فاجأتها مدمرات وطاردتها بالقنابل في
غضون عدة ساعات . واصيبت بأضرار جديدة ، واصبح فيها ادخال للماء
وغرقت ولكن الارتفاع القليل للعمق هذه المرة كان منقذها . وتوصل
الطاقم لسد منافذ الماء ولتصليح اضرار اخرى . وابتعدت الغواصة
يو-٣٣٣ بأصغر سرعة ، محدثة اقل ما يمكن من الضجة وافلتت من تدمير
كان يبدو اكيداً .

ومع ذلك بقيت النتائج على العموم رديئة كثيراً في النصف الأول من
ايار (مايو) وفي اكثر الاحيان كان البحر فارغاً على الساحل الامريكي .
ولكن الظروف كانت اكثر ملاءمة بكثير في بحر « الانتيل Antilles » وبلغت
خسائر العدو رقماً غير مألوف . واغرقت كل غواصة مستعملة في هذه المنطقة
من ست الى عشر سفن . ولم يكن الامريكيون يتوقعون بوضوح ، انهم
يستطيعون العمل في اماكن بعيدة كخليج المكسيك . وكنا قد اكتشفنا
« نقطة ضعف » جديدة .

اقمنا وزناً للوضع - غير الملائم على الساحل الامريكي ، والملائم في
بحر « الانتيل » - بسحب ست غواصات من المنطقة الاولى لإرسالها الى
الثانية ، وكذلك انتقل مركز ثقل عمليات الغواصات الوافدة من خليج
« غاسكونيا » الى بحر « الانتيل » في غضون اسابيع تالية ، لغاية حوالى
منتصف تموز (يوليو) .

واذا استطعنا العمل في هذه المنطقة الواقعة على مسافة ما بين ٣٠٠٠
و ٤٠٠٠ ميل من قواعدها والمتمتعة هي نفسها باتساع من ٥٠٠ الى ١٠٠٠
ميل ، فذلك كان بفضل دخول ثلاث ناقلات نפט غواصة في الخدمة :

يو- ٤٥٩ (الرائد البحري « ويلامويتز موليندورف Wilamowitz Mollendorf ») يو- ٤٦٠ (النقيب البحري « شافر Schäfer »)
 ويو- ١١٦ (الرائد البحري « فون شميت Von Schmidt ») . من آخر
 نيسان (ابريل) الى منتصف حزيران (يونيو) مونت من ٢٠ الى ٣٧
 غواصة التي عملت في بحر (الانتيل) .

وكانت الانتصارات عظيمة جداً واقتصادية كثيراً . وتميّزت بوجه
 خاص كلياً الغواصة يو- ١٥٩ بقيادة النقيب البحري « ويت Witte » .
 وارتفع التدمير في ايار (مايو) وحزيران (يونيو) في هذا القطاع فقط الى
 ١٤٨ سفينة أي ٧٥٢٠٠٩ طن .

ان الفريق اول بحري « هوفر Hoover » الذي كان يمارس آنذاك قيادة
 الدفاع الامريكي ، كان قد بعث لي برسالة ودية في العام ١٩٥٧ حيث
 يقول : « بدون ادنى شك ، ان اعصابك قد تعرّضت لمحنة قاسية من العام
 ١٩٤٥ الى ١٩٥٦ ولكن لم تكن اعصابي اقل عرضة عندما قدّت حربك
 الغواصة المدهشة ضدي في بحر « الانتيل » » .

ومع ذلك ، انخفضت الارقام بدءاً من نهاية حزيران (يونيو)
 ١٩٤٢ . ووُضع تدريجياً نظام المواكب موضع التنفيذ كما على الساحل
 الامريكي قبل شهرين . وكان ينبغي ، بوضوح ، العودة الى تكتيك قطع
 الذئاب .

ومع مطلع ايار (مايو) كنت قد ألّفت مجموعة من ثماني غواصات في
 الاطلسي الشمالي . وكان ينبغي عليها ، كالاخرى ، بلوغ القسم الغربي
 من هذا المحيط لاستثمار الظروف الملائمة للمنطقة الامريكية مدة طويلة
 قدر المستطاع . غير انني كنت اريد اختبار العمل بها اثناء عبورها على نحو
 اقتصادي اكثر تقدماً ايضاً ، بدفعها الى الامام على نسق منتشر بالعرض
 لاكتشاف موكب انكليزي . وكان ينبغي على هذا النسق ان يُشغّل في ١٤

ايار (مايو) à cheval sur l'arc de grand cercle المتراوح من رصيف الارض - الجديدة الى شمال ايرلندا ، تقريباً على خط الطول ٣٠ من خطوط الطول الغربية ، تلك كانت الطريق الأقصر بين امريكا والجزر البريطانية وكنت اعتقد ان المواكب تتبعها لأن غواصاتنا لم تكن تعمل مطلقاً ضدها منذ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٢ .

واكتشفت في الواقع الغواصة يو- ٥٦٩ (الملازم اول بحري « هينش Hinsch ») منذ تاريخ ١١ ، واحداً منها كان يتجه الى الجنوب الغربي اثناء بلوغها لمركزها على هذا الخط . اذاً لم يكن مطلقاً من الضروري تشكيل خط الانارة . وبدأت الغواصات الخمس التي كانت توجد سابقاً في الانحاء ، الهجوم واغرقت سبع سفن منذ الليلة الأولى . ولكن بسبب الطقس الرديء والرؤية الضعيفة فقد الاعتراض غالباً في غضون الايام التالية . ومن اجل استعادته امرت بانشاء خط الانارة . ولسوء الحظ وصلت اليه غواصة متأخرة محدثة فجوة حيث مرّ موكب دون ان يُرى .

وتموّنت الغواصات الست بالوقود على مسافة ٦٠٠ ميل جنوبي رأس « راس Race » (الارض - الجديدة) .

وحددت شعبتنا لفك الرموز وجود موكب (هـ اكس HX) متجهاً نحو انكلترا بالقرب من قوس الدائرة الكبرى . واكتشفت الغواصات باختصار واحداً آخر ، عبر الضباب متوجهاً الى الغرب في المنطقة نفسها . وبدت لي الفرضية بأن الانكليز كانوا يستعملون كثيراً هذه الطريق ، اكدية . اذاً عزم على استخدام المجموعة في مهاجمة المواكب بما ان الظروف كانت قد اصبحت اقل ملاءمة بكثير على الساحل الامريكي .

ومنذ اول حزيران (يونيو) اكتشف الموكب « او. ان. اس - ٩٦ ONS-96 » وحالت عاصفة كبيرة دون الهجوم وتوجب انتظار ستة ايام للعثور على واحد ثانٍ الذي فقد « الحراقة Corvette » « ميموزا Mimosa »

واربع سفن شحن أي ١٩٥٠٠ طن .

وبالمائلة ، جُمعت الغوّاصات التي ابحرت في مطلع الشهر ، لمهاجمة موكب ذاهب من جبل طارق الى انكلترا ، في اثناء الرحلة البحرية . واغرقت الغوّاصة يو-٥٥٢ (النقيب البحري توب Topp) خمس سفن منه . وجلبت هذه العملية الاضافية فوائدها دون ان تعرقل استخدام غوّاصتنا في المحيط الغربي .

وليس من الممكن ، في اطار هذا الكتاب ، ان اسرد اعمال هذه الاشهر الستة الاولى من العام ١٩٤٢ ، وان اذكر كل الغوّاصات مع اسماء القباطنة ، ولا ان اثنى على ما انجزوه . وحسبي القول ان النتائج قد تجاوزت بكثير الآمال التي كنا نعلّلها بنقل الحرب الى الساحل الامريكي . وانكشف الدفاع اضعف مما كنا نفترضه وبقي كذلك زمناً اطول مما كنا نتوقعه . وكانت النتائج خارقة . وفي غضون هذه الاشهر الستة ، دُمّرت غوّاصات المحور ٥٨٥ سفينة اي ٣٠٨٠٩٣٤ طناً ، وارتفعت خسائرنا الى ٢١ غوّاصة المانية ، يعني بمعدل شهري ٣,٩٪ من كل تلك التي كانت توجد في البحر . واُغرقت سبع غوّاصات من هذه الغوّاصات الى ٢١ في المتوسط وفقط ست غوّاصات في المياه الامريكية حيث تركّز جهدنا الرئيسي ، وارتفع مردود الغوّاصات العاملة في الاطلسي ، والذي كان في كانون الثاني (يناير) ١٩٤٢ ٢٠٩ طن بالغوّاصة وفي اليوم البحري ، الى ٢٧٨ طناً في شباط (فبراير) والى ٣٢٧ طناً في اذار (مارس) وهبط الى ٢٥٥ في نيسان (ابريل) وارتفع من جديد الى ٣١١ في ايار (مايو) والى ٣٢٥ في حزيران (يونيو) . وتتضمن هذه الارقام المردود الضعيف جداً لتلك التي كانت تؤمّن حماية النروج . وبدون اعتبارها ، كان سيرُفع اكثر بحوالى خمسين طناً . هكذا يمكن تكوين فكرة عن النقص المستحق والمسبب بهذا الفصل : حوالى ٥٠٠,٠٠٠ طن لهذه الحقبة .

الفصل التاسع

حادث « Laconia » لاكونيا

من ١٦ الى ١٩ آب (اغسطس) ١٩٤٢ ابحر بمؤن واربغ غوّاصات كبيرة من نموذج « ٩ ث IXC » من المرافئ الفرنسية ، بقيادة قباطنة مجريين ، لتنفيذ العملية المنوي القيام بها من زمن بعيد في منطقة رأس الرجاء الصالح : الغوّاصة يو- ٦٨ (الرائد البحري « ميرتين Merten ») والغوّاصة يو- ٥٠٤ (الرائد البحري « بوسك Poske ») والغوّاصة يو- ١٧٢ (النقيب البحري « ايميرمان Emmermann ») والغوّاصة يو- ١٥٦ (النقيب البحري « هارتنشتاين Hartenstein ») والغوّاصة يو- ٤٥٩ (الرائد البحري فون ويلاموفت موليندورف Von Wilamowitz-Mollendorf) . ابحرت مُجمعة . ننان يمكنها ان تهاجم كل الاهداف التي تصادف ، لغاية الدائرة الخامسة الموازية لخط ادسنواء في المنطقة الجنوبية ، ولكن بعيداً اكثر الى الجنوب ، كانت تهاجم فقط السفن الاكثر اهمية كي لا تجازف بتأثير المفاجأة . وفي ١٢ ايلول (سبتمبر) ونما عند هذا الحد ، اغرقت الغوّاصة يو- ١٥٦ السفينة البريطانية « لانترسا Laconia » زنة ١٩٦٩٥ طنا المحوّلة لسفينة نقل للوحد واثني حسب مدونة السفن التجارية الانكليزية ، كانت مسلحة بـ ١٤ مدفعاً وتسبب الاستجواب اللاحق لضابط المدفعية بأنه كان بحوزته تمار وضعيها اثنتان عيار ١٥٠ ملم اضافة الى اسلحة مضادة للطائرات وقنابل واجهزة « معساق » Asdic .

وبعد النصف ، سمع قبطان الغواصة نداء الاستغاثة ، واثناء انقاذ بعض الغرقى علم بأن « لاكونيا » كانت تنقل اسرى حرب ايطاليين . وحسب اللائحة المعلنة فيها بعد ، كان يوجد على متنها طاقماً من ٤٣٦ ضابطاً ورجلاً ، و٢٦٨ مأذوناً بريطانيا مع ٨٠ امرأة وطفلاً و ١٨٠٠ اسير ايطالي كان يحرسهم ١٦٠ بولونيا مأخوذين من روسيا .

وبتاريخ ١٣ ايلول (سبتمبر) الساعة ١٢ ، ٠ علمت بالحادث بالبرقية التالية : « اغرق » هارتشتاين « لاكونيا » الانكليزية . مربع « ف.ت ٧٢١،٧٣١٠ ٣١٠ FT 7.721,310 » . ولسوء الحظ كانت تنقل ١٥٠٠ اسير ايطالي . انتشلت منهم لغاية الآن ٩٠ . الوقود : ١٥٧ م^٣ الطوربيدات : ١٩ . اليزي Alizé قوة ٣ . اطلب اوامر » .

واخذت آنذاك قراراً معاكساً للمبدأ المطبق من قبل كل البلدان في زمن الحرب .

فطبقاً لمعاهدة جنيف تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٠٧ كانت البحرية الالمانية قد اعتمدت مبدأ اغائة الغرقى اذا لم تكن ، لا سلامة السفينة ولا المهمة العسكرية معرضة للخطر . وللقيام بواجب الشرف هذا كان يجب كذلك ان تتوقف الأعمال الحربية والتي بقدر ما كانت تتلاحق لم يكن من الممكن ان يجري الحديث عن القيام بانقاذ .

ولقد كانت بحريات الأمم الأخرى تطبق نفس المبدأ . وكان الفريق اول بحري الامريكي « نيميتز Nimitz » قد اعلن اثناء شهادته في دعوى « نورمبرغ » :

- مبدئياً لم تكن غواصات الولايات المتحدة تقوم بالانقاذ اذا كان ينبغي ان يحصل لها من جراء ذلك مخاطر اضافية او بالاحرى اذا كانت تغامر من جراء ذلك بالأستطيع مطلقاً اداء مهمتها .

وطبقاً لمعاهدة جنيف اعانت الغواصات الالمانية الغرقى في حالات

عديدة جداً في غضون السنوات الأولى للصراع الأخير . ولكن الوضع كان قد تغير في الأطلسي في العام ١٩٤٢ : فلم تكن الأعمال الحربية تتوقف مطلقاً في وقت ما ، أو على الأقل ، لم يكن القبطان يستطيع مطلقاً أن يقضي بذلك وكان يتوجب عليه توقّع ظهور طائرات عدوة في كل لحظة . وكان ذلك خطيراً للغاية لأن الغواصة كانت بحاجة لدقيقة للغطس ! الوقت الذي كان في غضونه بإمكان هذه الطائرات ، بسبب سرعتها الكبيرة ، الوصول فوقها ، إذا لم تكن « الطائرات » مكشوفة على مسافة كبيرة جداً يعني على حدود امكانية الرؤية . وللغطس بسرعة ينبغي على الغواصات السير مع عدد قليل جداً من الرجال على البرج . وإذا كانت متوقفة ، كما هو ضروري في عمليات الانقاذ . وعدد كبير من ملاحظتها على ظهرها ، لا تكون مطلقاً في حالة تأهب وتكون عرضة لهجوم جوي .

ولقد سبب لي اتساع مراقبة الطائرات فوق كل مجال بحري في المنتصف الثاني من العام ١٩٤٢ أكبر قلق . وفي ٢١ آب (اغسطس) ١٩٤٢ ضبطاً قبل حادث « لاكونيا » دُوت في مذكراتي : « ينبغي على هذا التطور الذي سيتأتى ان يكبدنا خسائر سوف لن تكون محتملة مطلقاً ، وان يُخفّض عدد الانتصارات وبالتالي ان يُخفف آمال النصر في حرب الغواصات .

وكان الوضع يصبح خطيراً جداً بالنسبة للغواصات التي كان ينبغي عليها انتظار هجمات بلا انقطاع كما تبيّن ملاحظات مذكراتي من ٢ الى ٨ أيلول (سبتمبر) مشيرة الى انه خلال هذه الحقبة هوجمت سبع غواصات بالقنابل او اغرقت بالطائرات . اذاً لم يكن هناك ابداً وقف للأعمال الحربية ، مع ذلك كان القبطان يظل هو الحكم في تقدير امكانية نجدة الغرقى .

وعند نفس « لاكونيا » تساءل قبطان الغواصة حسب القاعدة القديمة واجاب عن تساؤله بالايجاب وابلغني ذلك برقياً .

وعندما استلمت هذا الخبر ، لم اثنى اطلاقاً بسبب تجربتي الأطول ،

وتصوّري لمجمل الوضع ، بأن الاعمال الحربية قد انتهت حقاً بالنسبة للغواصة . اذاً كان عليّ ان اقرر ما اذا كان يتوجب تحطير الانقاذ الامر الذي كان صحيحاً من وجهة النظر العسكرية لأنني كنت اعتبره خطراً ، اوتأكيده الأمر الذي كان يجبرني على مساعدته .

تبنت الحل الثاني بتوقيف عمليات اخرى ونظمت عملاً أنقذ فيه حوالي ٨٠٠ من اصل ٨١١ انكليزيا و٤٥٠ من اصل ١٨٠٠ ايطالي الذين تأنوا على ظهر السفينة .

واوقفت الغوّاصات الاخرى في الطريق نحو الرأس لارسلها الى نقطة غرق « لاكونيا » .

وامرت كذلك الغوّاصتين العاملتين امام « الفريتاون Freetown » والغواصة يو-٥٠٦ (النقيب البحري « واردمان Würdemann ») والغواصة يو-٥٠٧ (الرائد البحري « شافت Schaft ») بالالتحاق بمكان الغرق وطلبت من قائد الغوّاصات الايطالية في « بوردو Bordeaux » بأن يرسل كذلك الـ « كابيليني Capellini » التي كانت تعمل في الجوار . وبرأيي كان من المستحيل شحن كل الناجين من الموت وكنت انوي وضعهم في البر في المرافئ الفرنسية لشاطئ العاج ، في حين بلغتني القيادة العليا بأنه كان قد طلب بالحاح من حكومة « فيشي Vichy » ان ترسل سفناً حربية من « دكار Dakar » لكي تستقبل الغرقى .

وكما في الغالب ، اعلمت القيادة البحرية العليا ببرقيات وكذلك أبلغ مقرّ الفوهرر العام . وأكد قائد البحرية « ريدير Raeder » قراري موضحاً بأنه كان ينبغي على الغوّاصات عدم التعرّض لمخاطر اثناء عملية الانقاذ هذه .

وقال لي « هتلر » الشيء نفسه ، مضيفاً بأنه كان لا ينبغي ان يتأثر من جراء ذلك العمل ضد « الرأس Cap » .

ولكن كنت قد اخترت موقفاً وتمسكت به . وقبل كل شيء بقيت الغواصة يو-١٥٦ وحدها . وفي غضون الليلة الأولى حملت على ظهرها ١٩٣ بريطانياً وايطاليا وفي الصباح انتشلت منهم ٢٠٠ آخرين وزعتهم بين زوارقها التي كانت غير ممتلئة بعد .

وفي ١٢ الساعة ٢٢،٢٢ عُقب اصابتها ، كانت « لاكونيا » قد ارسلت برقية « اس.اس.اس. S.S.S. » غير مرموزة ، معطية موقعها ومعلنة بأنها كانت قد نُسفت . ولقد ارسلت هذه البرقية على الموجة العامة للسفن التجارية ٦٠٠ متر . وفي الساعة ٢٦،٢٢ ارسلت برقية اخرى وكانت هذه الاخيرة مرموزة مع ملحق غير مرموز معيناً ايضاً بأنها كانت قد تلقت طوربيداً ، على موجة الـ ٢٥ متراً . وفي ١٣ الساعة السادسة وعلى هذه الموجة نفسها اشار قبطان الغواصة بدوره :

اذا ارادت احدى السفن مساعدة طاقم « لاكونيا » الغريق ، سوف لن اهاجمها بشرط ألا اكون قد هوجمت انا شخصياً بسفن او بطائرات وكنت قد لُمت ١٩٣ رجلاً . « ٤،٥٢ س ١١،٢٦٥ 4,52s 11*260 » غواصة المانية .

وكرر هذه الاشارة في الساعة ١٠،٦ على الموجة العالمية ٦٠٠ متر . اذاً لا يمكن ان يبقى اي شك : فالسلطات البريطانية قد علمت بنسف « لاكونيا » وبالاتقاد الذي تقوم به غواصتنا . وزاد غخاوفي بالنسبة لسلامة غواصتنا الإعلان بأن « هارتشتاين » كان قد حُمل ١٩٣ غريقاً .

وامرت في ١٣ الساعة ٢٧،٥ :

« على « هارتشتاين » ان يبقى بجوار مكان الغرق ، وان يظل قادراً على الغطس ، وكذلك بالنسبة لباقي الغواصات » .

وكررت في ١٤ الساعة ٤٠،٧ :

« على الغواصات ومن ضمنها غواصة « هارتشتاين » ألا تأخذ على

ظهرها إلا عدداً من الغرقى يسمح لها بالغطس وبالبقاء قابلة للعمل كليا » .

وفي غضون ذلك اشارت حكومة « فيشي » بأنها كانت ترسل سفناً حربية . وكان ذلك يتيح لي ان اطلق - كما كان هتلر ايضاً يريد - الغواصات المخصصة للعمل في رأس الرجاء الصالح ما عدا الغواصة يو- ١٥٦ . وفي ١٤ الساعة ٧,٤٠ امرتها باستئناف سيرها نحو الجنوب بالقدر الذي لا يوجد على ظهرها اي غريق بعد . وبالمقابل ، تركت الغواصتين الغواصة يو- ٥٠٦ والغواصة يو- ٥٠٧ تتابعان السير واللتين وصلتا الى الاماكن في ١٤ و ١٥ ايلول (سبتمبر) على التوالي . وشاركتا بسرعة بالانقاذ ويسحب الزوارق والطوافات نحو نقطة تجمع حيث كان ينبغي على السفن الفرنسية ان تظهر .

في هذه الاثناء ، كانت الغواصة يو- ١٥٦ قد حملت ٢٦٠ ناجياً من الغرق (١) نقلت منهم حوالى النصف على الغواصة يو- ٥٠٦ محتفظة بـ ٥٥ بريطانيا بينهم خمس نساء و ٥٥ ايطاليا ، وكذلك حملت الغواصة يو- ٥٠٧ بكل طاقتها .

وفي ١٦ ايلول (سبتمبر) عند الظهر وقعت حادثة رواها بتفصيل قبطان الغواصة يو- ١٥٦ في يومية الغواصة بهذه العبارات :

« في الساعة ١١,٢٥ ظهرت طائرة بأربع محركات حاملة الشارات الوطنية الامريكية بجوار ٧٠ . ولأظهر جيداً نواياي السلمية ، أنشر على جسر الغواصة ، بمواجهتها بيرقاً عليه صليب احمر بطول مترين وعرض مترين . تحلق فوقنا وتدور في غضون وقت طويل في الجوار . واحاول عبثاً ان ابلغها « بالمورس Morse » « من اين تأتين ؟ » و « هل توجد سفن بالجوار ؟ » تتبعد نحو الجنوب الغربي ولكنها تعود بعد نصف ساعة .

الساعة ١٢,٣٢ تظهر طائرة اخرى من النموذج نفسه وتقرّ على ارتفاع ٨٠ متراً على المقدمة وتقذف قنبلتين زمانيتين بتأخير ثلاث دقائق . فنحل

مقطورة الزوارق الاربعة . وتقذف الطائرة قنبلة جديدة في وسطها .
تَرْجُحُ . وتدور الطائرة في الجوار وبعد بعض الوقت تقذف قنبلتها الرابعة
على اكثر من ٢٠٠٠ متر . وكنت اعرف ان مخزن القنابل فارغ . هجوم
جديد . قنبلتان زمانيتان بتأخير لبضع دقائق مباشرة على التوازن العمودي
للمركز الرئيسي . ويختفي البرج تحت غطاء من الماء السوداء . ويشار الى
دخول الماء الى المركزين الرئيسيين والامامي . جهزت صدارات
النجاة . أمر الى كل البريطانيين بمغادرة ظهر الغواصة ، ثم بما ان
الغاز بدأ ينطلق من البطارية ، امر الى كل الايطاليين بالمغادرة كذلك .

« الساعة ١١, ١٣ ارسلت برقية استغاثة مكررة ثلاث مرّات على اربع
موجات مختلفة . وعدت نحو الزوارق . ونقلت اليها كل الغرقى
(مستخدما عنفا خفيفا من اجل الغرقى) . والغيت التقارير بصدد ادخال
الماء . السفينة مُحْكَمَة السد .

« الساعة ٤٥, ١٣ ، غطست ، وواظنت الغواصة . وقدت الغواصة
بسرعة ٢٧٠ لأبتعد .

« الساعة ١٦ . اصلحت الاضرار قدر المستطاع .

« الاضرار : متفاجئ بمُثَبِّت برؤية سميتية . ومتفاجئ بحربي لا يدور
مطلقاً . وسبعة « احواض Bacs » حاشدات مثقوبة واخرى ترشح .
تصلُّع رباط معدني في موصل تبريد « الديزيل Diesel » ولقد اذى
الميكانيكيون والكهربائيون مهمة بارزة .

ولقد بَلَغَ « هارتشتاين » عن الحادث برقية مرسلة بتاريخ ١٦ الساعة
٢٣, ٠٤ :

« بما انني كنت اجرّ اربعة زوارق انقاذ ممتلئة وعلى الرغم من نشر راية
الصليب الاحمر من اربعة امتار مربعة في رؤية حسنة كانت طائرة « ليبريتور

Liberator امريكية قد قصفتني خمس مرات قصفاً انقضاضياً . مثفاقان معطلان مؤقتاً . كنت قد توقفت عن الإنقاذ ونقلت كل الغرقى عن ظهر الغواصة وأنسحب نحو الغرب وأصلح . « هارتشتاين » .

وفي الحال وجهت الامر التالي :

في ١٧ - ٩ الساعة ١٩ . يجب ألا تُعرض سلامة الغواصات للخطر في أية حالة . ولتؤخذ كل الاجراءات الضرورية لذلك دون اية مراعاة بما في ذلك توقّف الإنقاذ . ان انتظار المراجعة من جانب العدو هو خاطيء كلياً .

وكان سينبغي عليّ من وجهة النظر العسكرية بحصر المعنى ، ايقاف عمليات الانقاذ ، بعد هذا الهجوم ضد الغواصة يو-١٥٦ . فلقد كان يُظهر جيّداً المخاطر التي كانت الغواصات معرضة لها ، فضلاً عن ذلك ، عندما تكون مزدحمة بالغرقى .

واحتدّ النقاش الحاد جداً في قيادة اركاني ، اصرّ البعض ، ليس دون حق ، بأنه لا يمكننا تحمّل هذه المسؤولية ، ولكن لم استطع التصميم على العدول عما كنت قد بدأت به ، وانهيت هذا النقاش بالقول :

.. لا يمكنني ان ادع هؤلاء الناس يغرقون . سأتابع .

ولم يفتني في هذه اللحظة انه اذا ما كانت غواصة قد تضررت او اغرقت في اثناء هجوم جديد ، كان ذلك سينسب اليّ كلياً . ومن جهة اخرى كانت نقطة واضحة تماماً :

فلقد كانت برقيات « لاكونيا » والبرقية التي ارسلتها الغواصة يو-١٥٦ بالانكليزية قد اعلمت تماماً العدو بغرق سفينة النقل وبأزمة الناجين من الغرق . ومع ذلك ، ففي غضون الايام الاربعة منذ النسف ، ليس فقط ، انه لم يعمل اي شيء لمساعدة الغرقى الذين كان يوجد بينهم ١٠٠٠ بريطاني وبولوني بل كان قد انتهز الفرصة للهجوم على الغواصات . اذاً ، اقل ما يقال ، لم تكن السلطات الانكليزية تبالي بالإنقاذ . وبالتالي ،

كان من الطبيعي ، بقبول مسؤوليات جسيمة جدا ، حصر عملنا من الآن فصاعداً ، بحلفائنا الوحيدين الايطاليين .

ولذلك ، ففي ١٧ ايلول (سبتمبر) الساعة ١,٥١ ارسلت الامر التالي : « الى الغواصتين يو- ٥٠٦ و ٥٠٧ . ابقيا باستمرار جاهزتين للغطس وللعمل هجوميا . واعيدا الغرقى الذين مازالوا على ظهر الغواصة الى الزوارق . لا تحتفظا الا بالاطاليين . صلا الموعد مع الفرنسيين وسلماهم لهم . وتهيأ ، ضد عمل عدواني بالطائرات وبالقواصات » .

وخوفاً من ان يتكلم قباطنة هذه الغواصات ، كما كان « هارتنشتاين » قد فعل ، على الحماية التي تقدمها راية الصليب الاحمر ، ابرقت لهم ايضاً بالتعليمات التالية :

« لا ترفع راية الصليب الاحمر لأن :

١ - استخدمها في مثل هذه الحالة غير منصوص عليه في المعاهدات الدولية . ٢ - لا توجد اية حماية يمكن انتظارها من ذلك من جانب الانكليز او على الأقل من أي كان .

وحصلت بسرعة على اثبات بأن متابعة الانقاذ كانت تشكل غلطة عسكرية . وفي ١٧ ايلول (اغسطس) الساعة ١٢,٢٢ هاجمت طائرات مائية بالقنابل الغواصة يو- ٥٠٦ التي كان يوجد على ظهرها ١٤٢ ناجياً من الغرق منهم نساء واطفال . ولحسن الحظ ، كانت اليقظة جيدة . وكانت الغواصة قد اصبحت الآن على عمق ٦٠ متراً عندما انفجرت القنابل الثلاث .

وفي نهار ١٧ لم تظهر اية نجدة انكليزية ولكن حضرت السفيتان الحريتان الفرنسيتان « غلوار Gloire » و « أنمي Annamite » الى الموعد وحملت الغرقى .

وحسب رواية الايطاليين ، اغلق البريطانيون ابواب الحُجيرة حيث

كان الاسرى موجودين في لحظة النسف ومنعهم ، بقوة اسلحتهم ، من الصعود في الزوارق . وهذا ما يفسر الرقم الصغير من الناجين الايطاليين .

ولقد علمتني عملية الانقاذ هذه الخطرة ، بأنه لم يكن يجوز لي مطلقاً ان اكررها ثانية معرضاً من جديد سلامة الغواصات وطواقمها للخطر . وكان يجب من الآن فصاعداً توقع وصول طائرات والتصرف حسب المقتضى .

وامتلاً سجل عملياتي من ٢ الى ١٢ ايلول (سبتمبر) يعني مباشرة قبل حادث « لاكونيا » هذا ، بتقارير تشير الى هجمات ودمار مُنجز بالطائرات في كل القطاعات . ولم اكن قد توقفت عن الإقرار للقباطنة بأن الخطر الجوي لا يمكن ابدا ان يؤخذ على محمل الجد أكثر مما ينبغي ومع ذلك عن التأكد من انهم لم يكونوا يحسبون حسابه كثيرا . وكانوا يظنون انفسهم في امان كلي بقدر الوقت الطويل الذي لم تكن فيه اية طائرة في متناول النظر ، وكان يتبين لهم ، عندما كانت تظهر واحدة منها ، ان وضعهم كان قد اصبح الآن ميؤوساً منه . فلانزال ملاك البرج والاختفاء تحت الماء كان يلزم دقيقة ، الوقت الذي في غضونه كانت الطائرة تقطع على الأقل ٦٠٠٠ متر . اذاً ، كان من الضروري اكتشافها على الأقل على هذه المسافة ليكون الغطس له معنى بعد .

ولكن كي تكون الغواصة بمنأى عن القنابل كان يجب ايضا بلوغ عمق كاف . وبشكل آخر ، كان من الضروري اكتشاف الطائرة عند اقصى مدى الرؤية . وبالتالي كان ينبغي على الغواصة البقاء في حالة الاستنفار والسير بأقصى سرعة ممكنة لكي تقصر المدة الزمنية للقيام بالغطس وعدم الاحتفاظ في البرج إلا بملاك الحراسة من اجل عدم تأخير النزول الى الداخل .

كان لا يمكن تنفيذ هذه الشروط إلا في الجو الصافي والسماء الصافية . ولم تكن ممكنة في الجو الغائم وكذلك في اثناء عملية انقاذ حيث كانت الغواصة توجد متوقفة وقسم كبير من رجالها على سطحها لمساعدة الغرقى . اذاً ، كانت تحت رحمة اية طائرة . اذاً كان تكرار عملية « لاكونيا » يعادل

انتحارا ، ولم تكن تعليماتي السابقة تنطبق مطلقاً .

وفي ١٧ أيلول (سبتمبر) في الساعة ١٩,٠٣ ارسلت لي الغوّاصة يو-٥٠٧ التي كانت قد قصفت قبل قليل ، برقية جديدة :

« ١٧ - ٩ الساعة ١٩,٣٠ . سلمت الايطاليين الى « أنميت Annamite » . ربان « لاونيا » وضباط انكليز آخرون على ظهر الغوّاصة . تركت سبعة زوارق كانت تحتوي حوالى ٣٣٠ انكليزيا وبولونيا منهم ١٥ امرأة و١٦ طفلا في المربع « ف. اي ٩٦١٢ 9612 FE » . وكنت قد أمنت النساء والأطفال طوال ليلة على ظهر الغوّاصة ، وكان كل غريق قد تلقى وجبة طعام ومشروبات ساخنة وملابسا ، وعلاجا طبيا في النطاق الذي كان ضروريا . اربعة زوارق اخرى على مرسة عائمة في المربع « ف. اي ٩,٦١٩ 9.619 FE » . واعطيت هذين الوضعين للـ « غلوار Gloire » ، التي كانت قد انطلقت في الحال في اتجاهها .

كان ذلك تصرفاً موافقاً لأهم تقليد للبحر ولكن لم يكن ممكنا مطلقا تحمّل مسؤولية متابعته دون التعرّض لأجسام المخاطر . وكنت قد جازفت بغوّاصاتي من اجل انقاذ الغرقى في حين ان العدو لم يكن يتردد في التضحية بحياة مواطنيه لتدمير غوّاصات المانية في اثناء انقاذ مواطنيهم . وكان الواجب يأمرني باعطاء الاوامر لمنع تكرار اعمال مشابهة بتجريد القباطنة من حرية الحكم بأنفسهم اذا كان الخطر الجوّي يسمح لهم او لا يسمح باتخاذ هذا الموقف الانساني . وكان يتوجب عليّ ان اشدّد على التناقض الذي كان موجودا ما بين تدمير السفن مع طواقمها المعبرين محارين ومحاوله انقاذ هذه الطواقم نفسها مع تعريض الغوّاصة لمخاطر جسيمة بعكس المبادئ المسلم بها من كل الأمم .

وكون تدمير طواقم السفن التجارية هدفا ممكنا تبريره بذاته كان أي شكّ بهذا الصدد لا يمكن ان يستمر . وكانت هذه السفن تحمل مدافع وقنابل الاعماق وكان بحارتها مدربين على قتال الغوّاصات بمساعدة رجال

مُختارين من البحرية العسكرية . واخيراً انهم كانوا مندمجين كلياً في التنظيم العسكري للعدو .

ولهذه الاسباب تلقى القباطنة في ١٧ ايلول (سبتمبر) الحظر التالي حيث كانت كلمات « تدمير السفن والطواقم العدو » تنطبق على السفن وعلى الرجال الموجودين على ظهرها :

« من الآن فصاعداً تُمنع محاولة انقاذ البشر الموجودين على ظهر سفينة منسوفة ، ويُمنع انتشار الرجال من الماء لا يصالحهم الى زورق انقاذ ، واصلاح الزوارق المتقلبة وتخليص المؤونة والماء . فالانقاذ متناقض مع المبدأ الأكثر أولية للحرب التي تأمر بتدمير السفن والطواقم العدو » .

واعلن المتهم البريطاني في محكمة « نورمبرغ » بأن هذا الامر كان يتعلق بأمر يقضي بقتل الغرقى عمداً . مع ذلك ، لم تُجمع المحكمة العسكرية المؤلفة من ممثلي اربع امم منتصرة على وجهة النظر هذه . ولم تُدان بهذه التهمة لا انا شخصياً ولا الغوّاصات .

وكانت الغوّاصات الالمانية قد نفذت عدة آلاف من الأعمال الحربية . وفي حالة واحدة هاجم قبطان عمداً الغرقى - يتعلق الامر بالنقيب البحري « ايك Eck » قبطان الغوّاصة يو- ٥٨٢ - بعد ان كان قد اغرق سفينة شحن اراد اخفاءها بالمدفع ، كون الحطام قد بقي على سطح الماء ولتجنب اكتشافه من قبل الطائرات التي من جراء ذلك تكتشف وجود الغوّاصة . وواصله هذا القلق الامني بعيداً اكثر مما ينبغي ، لأنه اثناء الرمي على الحطام لم يبدي اي انتباه للناجين من الغرق .

وأغرقت بالقنابل الغوّاصة يو- ٥٨٢ ذاتها في اثناء تلك الرحلة البحرية . ورشّت طائرة الطوافات المملوءة بالهواء المضغوط والتي كان يوجد عليها عدّة جرحى .

ولقد حكم مجلس حربي بريطاني على النقيب البحري « ايك » وعلى

ضباطه بالاعدام ، وأعدموا رميا بالرصاص في ٣٠ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٥ .

ولقد علمت بهذه الأعمال فقط في نورمبرغ . ولم أقرّ تصرف القبطان لأنه حتى في زمن الحرب ينبغي ألا تنتهك القوانين الاخلاقية . ولكن اعلنت بعد استجوابي :

« مع ذلك ، اريد ان اشدّد على ان النقيب البحري « ايك » كان قد وجد امام قرار صعب جداً . وكان يتحمّل مسؤولية غوّاصته وطاقمه وهذه مسؤولية صعبة جداً في زمن الحرب - اما بالنسبة لحجته بالتصرف ، كذلك ، يعني خوفه من ان يُكتشف ويُدمّر اذا لم يكن قد فعله ، لم تكن بدون اساس ربما انه ، كما اعتقد ، كانت اربع غوّاصات قد هوجمت بالقنابل في تلك الحقبة في المنطقة نفسها - اما بالنسبة لحجته بالتصرف هكذا ، قلت ، كان مجلس حربي المائي ، بلا ريب ، سيحسب حسابها . وكون الحرب قد انتهت ، فالامور تُرى بشكل آخر ، واعتقد ، بأنه لا يشعر المرء مطلقا بمسؤولية كبيرة كتلك التي اثقلت هذا القبطان البائس .

أغرقت الطائرات الغوّاصات الثلاث التي كانت قد شاركت في انقاذ غرقى « لاكونيا » ، مع كل طاقمها في اثناء رحلتها البحرية التالية . ولم يكن باستطاعة أي شيء ان يبين بشكل افضل من ان الامر المعطى من قبلي كان صائبا .

ونشرت الدعاية العدوّة في العالم قاطبة تهمة الانكليز هذه ، بأنني كنت قد امرت بذبح طواقم السفن المنسوفة عمدا ، ولكن لغاية هذا اليوم ، بُذل جهد لعدم اسماع الرأي العام العالمي بأن محكمة نورمبرغ العسكرية المؤلفة من امريكان وانكليز وفرنسيين وروس ، قد رفضت ان تقرّ عنصر الاتهام هذا ، وبأن الغوّاصات الالمانية وقائدها كان لا يمكن ادانتهم بسبب حرب الغوّاصات ولم يدانوا في الواقع .

الفصل العاشر

اصبحت قائد البحرية موقفي ازاء الوطنية - الاشتراكية وعلاقتي مع هتلر

في منتصف كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ اتصل بي هاتفياً « القائد الأعلى للبحرية ريدر Grand-Amiral Røder » في مركز قيادتي في باريس . وبلغني بأنه كان ينوي التقاعد واقتراح الفريق اول بحري « كارل Carls » او انا لخلافته . وكان قد طلب مني ان ابْلغه في غضون اربع وعشرين ساعة ما اذا كانت حالتي الصحية تسمح لي بالاضطلاع بمثل هذه الواجبات .

لقد فوجئت تماماً . وكنت اجهل انه يريد الاعتزال وان خلافاً بشأن استخدام السفن العائمة الكبيرة ضد المراكب الشمالية قد عارضه مع هتلر في نهاية كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٢ . وكون النتائج التي كان هتلر يعتمد عليها لم تتحقق ، كان قد امر بنزع سلاح كل هذه السفن الكبيرة لأنها لم تكن تتمتع بعد بقيمة عسكرية . وكان « القائد الأعلى للبحرية ريدر Grand-Amiral » قد اعترض على هذا الامر وكون هتلر قد رفض الغاءه ، قدّم استقالته . ولقد كان هتلر مدهوشاً وغاضباً وحاول في بادئ الامر ان يثني القائد الأعلى للبحرية عن هذا القرار واخيراً قبل .

وبعد اربع وعشرين ساعة من محادثتنا الهاتفية ابليت « ريدر » انه من وجهة النظر الصحية ، كنت قادراً على استلام القيادة العامة للبحرية .

فاقترح « ريدر » اسم « الجنرال دميرال كارل Carls Général Dmiral » واسمي . « وكون هتلر كان قد اعلن ان الغواصين وحدهم كانوا

يهيمونه من الآن فصاعداً ، كان من الطبيعي ان يختار « دونيتز »^(١) .

هذا هو السبب الذي رجّح الكفة لصالحه . وربما كان هتلر يعتقد انه قد يجد في حليفه في مسألة نزع سلاح السفن العائمة الكبيرة .

وحتى ذلك الحين لم يكن قد حصل لي اي اتصال شخصي معه خارج مناسبات الخدمة حيث التقيته مثلاً في بدء الرحلة البحرية ونهايتها لـ « إيمدين Emden » وفي اثناء الاجتماعات التي كانت تحضرها شخصيات عسكرية اخرى ، وكان ذلك قد حصل تسع مرّات ما بين ١٩٣٤ و ١٩٤٢ ، وفي كل حالة كنت اتلقى الأمر بالمشاركة فيها من قائد البحرية .

وبحكم واجبات عملي الجديدة ، كنت همدعواً لإجراء اتصالات متكررة معه بما انه كان في الوقت نفسه القائد الأعلى للقوات المسلحة ورئيس الدولة ، وقبل ان اروي ما كانت هذه اللقاءات ، بودي ان اعرف موقفى ازاء الوطنية - الاشتراكية .

انا من اصل بروسي . ولقد زاول اجدادي في غضون قرون الحقوق الاقطاعية والقضائية الوراثية في مؤسسات « الألب Elbe » الجرمانية القديمة عند ملتقى « سال Saale » . وانجبت هذه العائلة الريفية فيما بعد قساوسة انجيليين وضباطاً ورجال علم .

ويشكل التاريخ البروسي ، ويشكل خاص صورة « الشيخ فريتز Vieux Fritz » وحروب الحرية ، والتعليم المهيمن في طفولتي . وفي حدائتي كنت اعرف ان ابي كان سيمزق ارباً دقيقة كما كان يقول من اجل « الملك المعجوز غليوم Vieux Roi Guillaume » الامبراطور غليوم الأول . وكان يهيم في بيتنا ليس الفكر الفردي بل الفكر المتحد البروسي . وعندما اصبحت ضابطاً كانت الطاعة بالنسبة لي طبيعية جداً . وكنت آخذ عن اهلي مفهوم اولوية الواجب . وفي العام ١٩١٢ كنت قد ابهرت

(١) الفريق اول بحري « ريدر » حياتي .

على ظهر « بريسلو Breslau » الى الخارج . ولقد مارست هذه الحقبة تأثيراً كبيراً عليّ معززة وطنيتي . ومن بعيد كنت ارى المانيا بكل بعدها الشامل واثناء مقارنتها بالأمم الأخرى لم اكن اكتشف نقائصها الداخلية .

لقد ألتني هزيمة ١٩١٨ بشدة ، مثل كل الماني كان يجب بلده .

وكان يبدو لي من المسلم به أنه ينبغي على ضباط البحرية ما بعد الحرب ، ان يبقوا بعيداً عن كل حركة سياسية . وكانت هذه هي الطريقة الوحيدة لتأدية مهمتنا وخدمة الشعب والنظام الذي كان قد اعطاه لنفسه .

إذاً ، كان من الطبيعي ألا يتمتع العسكريون بحق الاقتراع . وكان سابقاً يتوجب علينا العمل بما فيه الكفاية . مع ذلك كنا نؤيد التيارات الوطنية لتلك الحقبة . وكانت تبدو لنا مشاركة بالمبدأ نفسه الذي كان يحركنا . فكيف لنا ان نتحرر من القيود المفروضة بمعاهدة « فرساي Versailles » ونستعيد مركزاً بحقوق متساوية في عصابة الأمم ، اذا لم نتذكر الفضائل : حب الوطن والنظام ، والاخلاص للواجب ، والتي اليها كان يعود مجد بروسيا و المانيا ، واذا لم نغذ الشعور ، الواضح جداً ، بالعيش في جماعة حيث كان كل فرد مرتبط بالآخر في السراء والضراء ؟

الحقت بقيادة الاركان العامة للبحرية في برلين من ١٩٢٤ الى ١٩٢٧ . وبدأت آنذاك اكنّ احتراماً كلياً لقائدنا الفريق اول بحري « زينكر Zenker » ولوزير « الرايخويرر جيسلر Reichswehr Gessler » . ومن ضمن صلاحياتي كان عليّ الاهتمام بحوادث السياسة الداخلية المتعلقة بالبحرية وبالهجمات الموجهة ضدها ، مسائل كانت قد عولجت معاً فيما بعد من اجل الجيش والبحرية من قبل الشعبة التي كان يقودها الفريق اول المقبل « فون سلايشير Von Schleicher » . وكنت اهتم ايضاً بالشؤون المتعلقة بحفظ النظام وبتطبيق القضاء العسكري .

وجعلني ذلك اتصل « بالرايخشتاغ Reichstag » ومحاكمه . لم

استحسن التناثر السياسي والتضحيات المتكررة بالمصلحة العامة لمصلحة
الاحزاب ، والمناقشات اللامتناهية المستلهمة من الهموم الانتخابية .
وكانت طريقة عرض المسائل العسكرية تكتسي اهمية رئيسية . وكنت
سأفضل كثيرا الانحياز ، باختصار ووضوح ، كما كان يجتني على ذلك كل
تكوّني « ولكن لم يكن بالامكان ان يجري الحديث عن ذلك Mais il ne
pouvait en être question » .

ومن العام ١٩٣٠ الى ١٩٣٤ اصبحت نائب قائد الاركان للمركز
البحري^(١) لبحر الشمال . وفي غضون السنة الأولى كان قائد الاركان اذاً
رئيسي المباشر ، العقيد البحري « كاناري Canaris » الذي كان مزاجه
جوهرياً ، سياسياً . وكنا نقول آنذاك بأنه كان يضللّ عدة اشخاص ولم نكن
نخطيء .

ومن ضمن صلاحياتي كان عليّ اتخاذ الاجراءات للتطبيق في حال
« الاضطرابات الداخلية » في المركز .

ذلك كان الزمن الذي تفتّت فيه الاحزاب الرئيسية كثيراً . فإثر
انتخابات « الرايخشتاغ » ١٤ ايلول (سبتمبر) ١٩٣٠ اصبحت « الحزب
الوطني الاشتراكي NSDAP » الحزب الثاني حسب الأهمية . ومن بعده كان
يأتي الشيوعيون مع اربعة ملايين ونصف من الاصوات و٧٦ منتخباً . وفي
تموز (يوليو) وتشرين الأول (اكتوبر) اصبحت الحزب الوطني الاشتراكي
الحزب الأول . وحافظ الشيوعيون على المرتبة الثالثة ولكنهم كسبوا اصواتاً
وحصلوا على التوالي على ٨٩ و ١٠٠ منتخباً .

وكان آنذاك قتال الشوارع بين اليمين واليسار حيث كان يقع قتلى
وجرحى كثيراً . وكانت الاضطرابات تنذر بالاتساع . وكانت مسألة
تدخل « الرايخوير » المستمر والقلق الدائم على حفظ منشآته وبشكل أكثر
خصوصية مخازن اسلحته ضد الهجمات ، تشغلان تقريباً باستمرار قيادة

(١) معادل لمقر منطقة بحريتنا (م) (الى الفرنسية) .

اركان الجيش والبحرية وبالتالي انا بالذات . وكنا ندعى دائماً الى برلين
للاجتماعات التي كانت تعقد في وزارة « الرايخوير » . وكانت برئاسة العقيد
« فون بريدوا Von Bredow » رئيس « السويرمشتبتيلونج
Wehrmacht Abteilung » بامرة الجنرال « فون سليشير
Schleicher » . وكانت فكرتها الرئيسية ضرورة التدخل ضد احزاب أقصى
اليمين او اليسار هذا يعني ضد « الحزب الوطني الاشتراكي » والحزب
الشيوعي ، الامر الذي فرض قتالا ضد غالبية الشعب الالماني . وفي تشرين
الثاني (نوفمبر) عندما قرّر المستشار « فون باين Von Papen » تدارك
الاحداث بحلّ الحزبين اعتقدت قيادة « الرايخوير » بأنه كان سيتج عن
ذلك حرب اهلية . ولكن لم يكن بالامكان ان يجري الحديث عن مواصلتها
ضد الجانبيين معاً لنقص الوسائل . ولقد اعلم الجنرال « سليشير » حكومة
« فون باين » بذلك .

وكان اعتبار آخر يفرض نفسه : كان الحزب الشيوعي يستمر في كسب
اصوات . وفي حال وصوله الى السلطة كانت المانيا ستنتقل الى الشيوعية .
وكان وجود الحزب الاشتراكي الوطني فقط قد منعه ، في غضون السنوات
السابقة من ان يصبح الحزب الأول ، الحالة التي كان فيها سيستولي على
السلطة ، على الأرجح بشويرة دموية . ولم تكن الاحزاب البرجوازية
والحكومة الديمقراطية لسنوات العشرين قد توصّلت الى ايقاف انتشاره .
ولعدم مقدرة « الرايخوير » على قتال اليمين واليسار معاً توجب عليه
الاختيار . بالطبع لم يكن من الممكن وقوع هذا الاختيار على الأعمية
الشيوعية . لذلك تقبل اخيراً بلوع « هتلر » مهام المستشار .

كان « هتلر » يطالب في اجتماعات « الحزب الاشتراكي الوطني » .
من جملة امور اخرى ، بنهاية صراع الطبقات وبمجيء اشتراكية جديدة
وبالتحرر السياسي ازاء الاجانب ، ويتحالف للقوى للوصول الى انهاء
البطالة وبناء دولة منظمّة وسليمة . كان كل الماني يمكنه التصفيق لمثل هذا
البرنامج اذا كان يحبّ وطنه واذا كان يتألم من التبعية للاجانب ومن وضع

المانيا الاقتصادي الميؤوس منه . وكانت الاهداف المعروضة من قبل « هتلر » تستجيب لطبيعة الجندي المنشأ على تأدية واجبه وعلى خدمة مجموع الشعب . وشخصيا كنت اعتقد ان المانيا كانت تسلك السبيل الصالح .

وفي غضون النصف الأول من العام ١٩٣٣ قمت برحلة ابحات الى جزر الهند الترنيدية ، وسوماطرا ، و« يافا Java » و« بالي Bali » وكذلك الى سيلان والى الهند الامامية . وكانت تلك هبة ممنوحة كل سنة من قبل الرئيس « فون هندنبورغ Von Hindenburg » لضابط من « الرايخوير » .

وبعد عودتي الى المانيا اتخذت العلاقات بين البحرية وال« S.A » منعطفا معاكسا في المركز البحري لبحر الشمال . وكانت ال« S.A » تطالب بصلاحيات عائدة قانونيا « للويزمشت Wehrmacht » . وكان الفريق اول بحري « اوتو شولتز Otto Schulze » ، حامل وسام الاستحقاق « برتبة فارس » وقائد المركز قد قام بعدة محادثات بهذا الشأن مع البارون « فون شورليمر Von Schorlemer » القائد المحلي لل« S.A » ولكنها لم تُحدث تقدماً . وبالعكس علمنا انه في حال محاولة انقلاب من اجل استلام السلطة كان قائد « S.A » ال« ويلهيلمهافن Wilhelmhaven » ينوي من البدء وضع الفريق اول بحري « شولتز » ورئيس قيادة اركانه ونائبه يعني انا ، في بيوتهم « لشل قدرتهم على الضرر » . وكانت اجراءات اخرى متوقعة في اماكن اخرى .

اذاً ، اعتبر « الويزمشت » قمع عصيان « الرون Röhm » المسلح كضرورة باتجاه تثبيت وإعادة الهدوء الداخلي . ولم نعلم في قيادة اركان المركز بالاغتيالات الفظيعة المرتكبة في هذه المناسبة الا ما قالته عن ذلك الصحف . وكان رأينا متأثراً بشدة بتصريح الحكومة الذي وفقه كانت كل الاجراءات المتخذة لقمع العصيان المسلح تُبرر بـ « ضرورة للمصلحة العامة » .

وفي تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٣٤ ابحرت مع الطراد « ايمدين

Emden » في رحلة بحرية دامت لغاية صيف ١٩٣٥ واوصلتني الى المحيط الهندي عبر رأس الرجاء الصالح . وكان لدي انطباع بأن نفوذ المانيا كان قد تنامي كثيراً بالنسبة لصيف ١٩٣٣ . واصبح ذلك ظاهراً بعد استفتاء « سرّو Sarrois » العام المنجز تحت اشراف دولي والذي اعطى اغلبية ساحقة لصالح الانضمام لالمانيا .

وكانت سابقا العلاقات مع البحرية والسلطات البريطانية مثلاً في مدينة « الرأس Cap » جليّة ولكن متحفظة ، تغيّر ذلك بشكل واضح بدءاً من مطلع ١٩٣٥ .

واذا صرّح لي بحضور ضباطه فريق اول بحري انكليزي مستاء من الاجراءات المتخذة من قبل حكومته « نريد هتلر We Want a Hitler » واذا كانت الدعوات الانكليزية تنهمر على قبطان « الایمدين » ذلك كان ، بوضوح ، نتيجة لزيادة نفوذ المانيا . وساهمت بهذا التطور إعادة الخدمة العسكرية الالزامية في ١٦ آذار (مارس) ١٩٣٥ التي علّمت بها كذلك في الخارج .

وبعد عودتي ، استوعبتُ كلياً بالمهمة غير المنتظرة من قبلي وهي إعادة بناء اسطول الغوّاصات . بلا شك احسست بفرح وكبرياء مثل جماهير الشعب الالمانى الغفيرة ، بصعود بلادنا الجلي جدا ، منذ وصول « هتلر » الى السلطة . وكان كثيرون قد اعتقدوا حينذاك ، انه كان سيفشل مثل الحكومات السابقة . ولم يحدث ذلك .

لقد كان عدد العاطلين عن العمل في كانون الثاني (يناير) ١٩٣٣ يتخطى ستة ملايين . وكانت البطالة قد اختفت . ولم يكن صراع الطبقات الذي كان قد مرّق الامة محسوساً بعد . وكان اعلان آداب العمل والفكرة بأن كل فرد كان يفتخر باتمام مهامه بشرف مهما كانت ، قد ساهمت بشكل محسوس باعادة الوحدة . وكان الضباط يلاحظون تغييراً واضحاً في عقلية الشغيلة . ففي غضون السنوات السابقة لم يكن ابداً يسرنا السير باللباس

العسكري في ورش السفن او المنشآت الصناعية . وكان العمال يتبنون موقفاً متحفظاً او عدائياً صراحةً بصددنا . ولم يكن بعد الامر كذلك . فكانوا يظهرن من الآن فصاعداً منفتحين ووديين على انفراد وحتى في مجموعة .

وكانت عبارة « يا سيد خلصنا ! » متكررة ومحفورة على آثار الحرب العالمية الأولى . وكنا قد أنقذنا . استفتاء « السار Sarre » واعادة الخدمة العسكرية واعادة احتلال « رينانيا Rhénanie » والاستيلاء على النمسا وعلى ارض « السوديت Sudètes » وكذلك انتصارات عظيمة في السياسة الخارجية . أي مواطن ، اي جندي كان قد نكر رضاه امام مثل هذا الانهاض بعد سنين من الالهانة والبؤس ؟ فالرايخ الأكبر الموحد ، حلم اجدادنا ، كان قد اصبح واقعا .

ولغاية خريف ١٩٣٨ كنت عملياً اجهل كل شيء عن الوجه الآخر للوطنية - الاشتراكية . ولم يكن للبحرية المبحرة اية علاقة مع منظمات الحزب الامر الذي كان يزيل كل امكانية للخلافات . وشخصياً لم اكن قد تعرفت على « هيس Hess » الا في العام ١٩٤٠ وعلى « غورينغ Göring » الا في العام ١٩٤١ و« هيمليز Himmler » الا في العام ١٩٤٣ .

لقد رفض الضباط صراحة المضايقات ضد اليهود والتي بلغت ذروتها فيما سُمي بـ « ليلة البلور Nuit de Cristal » . وفي صباح ٩ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٣٨ قصدت رئيسي الفريق اول بحري « بوم Böhm » قائد الاسطول لأبلغه بأنه كانت هيئة من الضباط جديدة بالاحترام تلتزم بالاعتراض على مثل هذه الأعمال ، وطلبت منه نقل هذا الموقف الى قائد البحرية ليؤكد لهذا الاخير وقوف الجبهة معه اذا كان يقرر التدخل لدى الحكومة ، كما لم اكن اشك بذلك . وكنت اتكلم باسمي الشخصي وباسم كل ضباط الغواصات . واجرى النقيب البحري « لوتجين Lutjen » قائد « النسافات Torpilleurs » (الذي كان ينبغي اختفاؤه مع « البيسمارك »

(Bismarck ») الاجراء نفسه . وكنت قد علمت من مذكرات القائد الأعلى للبحرية « ريدر Reader » ان قائد الاسطول قد نقل فعلاً احتجاجاتنا لقائد البحرية .

وبدأت تقلقني تطورات الاحداث ، خاصة ، بعد احتلال « تشيكوسلوفاكيا » في ١٥ آذار (مارس) ١٩٣٥ . وكنت اقدر الخطر الجسيم جداً الذي كانت الحرب مع الانكليز ستعرضنا له . ولقد ورد في الفصل الرابع ، ما الذي فعلته في هذا الصدد .

وفي اثناء الاشهر الاخيرة للسلم ، تساءلت ، مع الشك بذلك اكثر فأكثر ، اذا ما كانت ادارتنا السياسية تفهم جيداً العقلية البريطانية ولكنني استمررت في الثقة بأن « هتلر » ما كان سيتهاون في اية حالة ، في الانجرار في حرب ضد القوى الغربية . وتلقيت بأكبر شك الخبر الذي وفقه ، كان الهجوم على « بولونيا » محتوماً زوراً ، واذا لم يفاجئني هذا الهجوم إلا ان إعلان الحرب من قبل انكلترا وفرنسا قد ألمني بعمق .

ولكن امام الامر الواقع اتخذت موقفاً واضحاً وحاسماً جداً . كنت جندياً ، ومن الآن فصاعداً كانت مسألة واحدة تُحسب : القتال ضد العدو الخارجي . ويقدر ما سيكون السلاح الذي كان تابعاً لي متماسكاً معنويًا بقدر ما سيكون قادراً على القتال . كان هذا التماسك يتطلب الالتحام بدون تحفظ بحكومة الوطن في حرب . وكان كل اختلاف في هذا الصدد سيضعفنا ويسبب فشل فائدة عسكرية للعدو . كان واجبي مثل واجب كل الجنود ، عمل كل ما سيصبح باستطاعتي للمساعدة في كسب هذه الحرب . وكان ذلك يتطلب في المركز الذي كنت اشغله ، تحقيق الوحدة بين الدولة والقوات المسلحة ، ولا يستطيع قائد عسكري تأدية مهمته تماماً اذا كان عليه بالإضافة للقتال الخارجي ، الانشغال ايضا بالاضاع الداخلية ، حتى بدون الكلام عن الدخول في صراع مع الادارة السياسية . وسأستأنف الحديث عن ذلك في الفصل المخصص لـ ٢٠ تموز (يوليو) .

وفي كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ عندما عُيِّنَتْ في قيادة البحرية عرفت تماماً أهمية المسؤوليات المُصطلح بها آنذاك من قبلي . ولم يتغيّر موقعي الجوهري ، في معرفة انني كجندي ، كان عليّ واجب وحيد : القتال بكل قواي ضد العدو الخارجي .

وتطلب كل امة هذا الموقف من جانب جنودها وتلزمهم به بأقوى شكل التزام : القسم . ولا يقبل هذا الواجب أيّ تعريض للشبهة . ويبقى هو نفسه عندما يصبح الوضع العسكري ميؤوساً منه . وبالنسبة للدولة ، فإن السماح لجنودها بعدم المقاومة بكل قواهم عندما يكون هذا الوضع غير ملائم أو ميؤوس منه أو ترك حرية التقرير لكل فرد منهم اذا كانت هذه الحالة جيّدة ، يعني زعزعة اساس وجودها بالذات .

لا يُطلب من الجيش متى ، وضد من ينبغي عليه ان يقاتل . يرجع ذلك للإدارة السياسية التي تتمتع بالاولوية في هذا المجال والتي ينبغي عليها كذلك تقرير اللحظة التي يناسب فيها ايقاف الحرب . وعلى قائد السلاح ابلاغ الادارة السياسية حول الوضع العسكري في حدود اختصاصه وكذلك القول لها ، ما اذا كان برأيه ، بإمكان القتال بعد ان ينتهي نهاية ظافرة . لم اكن اتوقف عن اعلام « هتلر » بأفاق الحرب في البحر . ولكن لم أعلن له ، في اي وقت ولا متى بعد الهزيمة الثابتة لحرب الغواصات في اثناء صيف ١٩٤٣ ان الحرب كانت عسكرياً قد خُسرت وانه كان يتوجب إبرام معاهدة صلح . ففي قناعاتي أن أعداءنا لن يقبلوا حتى مفاوضات في هذا الصدد ، كنت اعتقد أن مثل هذا التصريح عديم الجدوى تماماً .

لقد دخلت انكلترا الحرب في عام ١٩٣٩ لأن المانيا المتحدة مع النمسا والصائرة قوية ، كانت تهدّد مصالحها السياسية والاقتصادية . وكان « فولر Fuller » المؤرّخ الانكليزي قد عبّر عن ذلك بوضوح في كتابه الحرب العالمية الثانية : كانت حجة الحكومة البريطانية الحقيقية « ان غريزة البقاء عند بريطانيا العظمى كانت تأمرها بالتشبّب بطريقتها التقليدية في التفكير والتي

وفقها كانت السياسة وطرق العيش والمالية والتجارة الالمانية متناقضة مع المصالح البريطانية المقابلة ، وانه بالتساهل معها ، كانت ستقود الى بناء هيمنة المانية في اوربا » . فكان الامر يتعلّق بتدمير هذه القوّة السياسية والاقتصادية لالمانيا ، فهو هدف ساندته الولايات المتحدة وبالغت فيه .

غير ان الانكلو - امريكيين اعلنوا فقط الهدف الاخلاقي « للحرب الصليبية » ضد الوطنية - الاشتراكية وضد « هتلر » . وليكن هذا الهدف غير رئيسي ولكن ليكن القتال قبل كل شيء موجّها ضد الشعب الالمانى وطاقته الصناعية ، وكانت سنوات ما بعد ١٩٤٥ قد ابانت ذلك جيدا عندما كان « هتلر » قد مات والوطنية - الاشتراكية قد حُذفت وكذلك عندما كان الأول والأخرى قد فقدتا كل صدى في البلاد . ولكن لم تكن هذه النتيجة الاخيرة قد اقتضتها مختلف الاجراءات المتخذة من قبل الحلفاء انها نتجت من ان الالمان كانوا قد عرفوا في هذا الوقت الجرائم المرتكبة من قبل النظام .

وكذلك يقول « فولر » من عهد « تودور Tudor » الى عام ١٩١٤ كانت السياسة البريطانية تركز على التمسك بالتوازن ، يعني المحافظة على امم القارة مقسّمة بخصوماتها ، وتحقيق نوع من المساواة بينها . وكان دور التساوي هذا يُعَيّن آليا العدو . ولم تكن تلك هي الامة المتمتعة بأسوأ سمعة بل تلك هي التي كانت سياستها اكثر من اي امة اخرى ، تُهدّد بريطانيا العظمى او الامبراطورية » .

وفي عام ١٩٤٣ قرّر « روزسفلت Roosevelt » و« تشرشل Churchill » في مؤتمر « كازابلانكا Casablanca » متابعة الحرب حتى « الاستسلام غير المشروط » لالمانيا واليابان . ووافقت الحكومتان البريطانية والأمريكية . وكان ذلك يعني انه في حال الهزيمة كنا سوف لن نستطيع الاحتجاج بأي حقّ ولكن كنا سنصبح تحت رحمة المنتصرين كليا . وما كان يعنيه ذلك ، كان يبيّنه جيّدا طلب « ستالين Staline » الواضح في

مؤتمر طهران في نهاية تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٣ : كان يطلب على اي حال ، ارسال اربعة ملايين من الالمان الى روسيا للخدمة فيها كيد عاملة في غضون عدة سنوات . وكذلك كانت « خطة مورجنتاؤ » Morgenthau « الموافق عليها من قبل « روزسفلت » و« تشرشل » في مؤتمر « كيبيك Québec » في ايلول (سبتمبر) ١٩٤٤ تقضي بتدمير كل صناعة مناجم المانيا التي كانت ستصبح « مرعى كبيرا » . وكانت الفكرة التي كان قد غذاها في عام ١٩٤٤ بعض كبار القادة العسكريين مثل « روميل Rommel » والتي بمقتضاها كان يجب عقد معاهدة صلح مع القوى الغربية لقتل كل قواتنا ضد الشرق ، ينقصها الاساس الواقعي . فالانكلو-امريكيون لم يقبلوا مطلقا مثل هذا العرض .

وبحكم موقف « روزسفلت » نحو « ستالين » ، وروسيا السوفياتية ، مثلاً قناعته الخاطئة بأنه كان سيحتاج لهذه الاخيرة ليتغلب على اليابان كان الفصل بين الانكلو-ساكسون والروس غير معقول . وبالتالي لم يكن بوسع اية حكومة المانية في صيف ١٩٤٤ ان تعرض الا الاستسلام غير المشروط حتى « لستالين » . وكان مثل هذا الاستسلام يعني توقف الاعمال الحربية على كل الجبهات وفسح المجال للاسر (Passage en Captivité) . اذاً كان سينبغي على هذه الحكومة ان تسلم « ستالين » الملايين من جنود الجبهة الشرقية المغروزين بعمق ايضا في روسيا ، يعني التضحية بهم استحالة !

امام شروط اعدائنا هذه ، كان من غير المجدي بالنسبة لقائد عسكري لم يكن يعتقد مطلقا في عام ١٩٤٣ او ١٩٤٤ بامكانية كسب الحرب أن يعلن « لهتلر » بأنه كان يجب التصالح لأنه ما كان سيستطيع عرض الا سبيل الاستسلام غير المشروط ، المرفوض آنذاك . ومن جهة اخرى كان ذلك سيمكّن النجاح في ايقاف القتال قبل الاوان ، لأن التاريخ يعلمنا بأن انعطافات سياسية او احداثا اخرى غير منتظرة يمكنها دائما انقاذ وضع ميؤوس منه تقريبا .

وعليه ، حتى بعد تعييني في قيادة البحرية ، كان موقفا واحدا يبدو لي

مقبولا : الاستمرار في القتال بأفضل ما يمكن .

فلقد نقل لي القائد الأعلى للبحرية « ريدر » سلاحا كانت توطده اكثر من كل سلاح آخر ، وحدة الفكر والشعور ، اذاً الاحساس بالرفاقية والنظام . وكانت البحرية قد استخلصت الدروس من تمرّدت ١٩١٧ و ١٩١٨ وكذلك من عصيان « كاب Kapp » المسلّح ، فيما كان يتعلّق بالضرورة المطلقة « للتماسك الداخلي » . وكان رؤساؤها وخاصة الفريق اول « ريدر » قد انشأوها بدءاً من عام ١٩٢٨ بحيث انها تصوّرت في كل عناصرها على النحو الأكثر استحقاقاً للثناء في القتال ضد اكبر قوتين بحريتين في العالم . فلقد استلمت ميراثا صلبا وسلبيّا تماما وكان من واجبي المحافظة عليه هكذا في غضون السنوات التالية التي كانت بلا شك ستصبح ايضا اصعب .

ودون التسرّ على خطورة وصعوبات مهماتي الجديدة ، استلمتها بفرح . وكنت ارجب بأكبر امكانيات للتحرّك التي كانت تحملها لي . وفي غضون السنوات السابقة تحمّلت اكثر مما ينبغي من مفاهيم الادارة السياسية والقيادة العليا « للويرمشت » المفرطة حصرا بقايرتها . فرغم كل جهود القائد الأعلى للبحرية « ريدر » لم يكن يُعرف تماما ان انكلترا كانت تشكّل عدوّنا الرئيسي . ولم تكن البحرية قد تلقت في الوقت المحدّد وبالنوعية المستحبة الوسائل الضرورية لتأدية مهمتها . وكنت انوي بذل جهد لتغيير هذه الظروف . ومن اجل ذلك كان يوجد سبيل واحد : التأثير شخصياً على « هتلر » . ولم تكن الملاحظات المكتوبة تكفي . ولم يكن تأثير الفريق اول بحري ، الموصول الى المقرّ العام « للوهورر » على اهميته ، يستطيع حلّ المسائل الحاسمة . وكان الامر يتعلّق بالقائد العام في التدخل هو شخصيا ، ليس فقط في اثناء محادثة وجيزة مع « هتلر » ، وكانت التجربة تبين ذلك ، بل بعمل دائم ومتواصل الى ان يحدث تأثيره . وكان يجب البقاء في حالة الاستنفار لتجنب ردات الفعل ، وعدم التردد بالعودة باستمرار الى اعادة الكرة الضرورية جدا . بالاضافة لذلك ، كان يجب تقديم اقتراحات

بشكل صريح ومثير وجدير بحث مخيلة « هتلر » الحيوية جدا وعدم « إثارة اعصابه » .

وكان الحصول على الوسائل التي اعتبرتها ضرورية ، يقتضي ان اكسب ثقة « هتلر » . وبدون هذه الثقة كان من المستحيل بالنسبة لي ممارسة تأثير عليه . وليعتاد التعرف عليّ كان ينبغي عليّ الظهور غالباً في مقره العام والاقامة فيه عدة ايام من وقت لآخر . ولم اكن ارى امكانية اخرى لتثبيت موقعي بالقرب منه .

لم تكن بدايتي محظوظة بوجه خاص . وفي ٣٠ كانون الثاني (يناير) يوم استلامي للمهام ، تقدّمت اليه كما كان يقضي القانون فشرح لي في غضون وقت طويل جدا لماذا كان قد امر بنزع سلاح السفن الكبيرة اكتفيت بالاعلان له بأنني كنت لا املك بعد معرفة كافية بمشاكل البحرية .

وفي ٨ شباط (فبراير) قدّمت له خطة نزع السلاح التي كان يطلبها وكان سلفي قد حضرها دون إثارة اعتراضات مباشرة .

مع ذلك ، وبسرعة جدا ، توجّب عليّ العودة الى هذه المسألة . فلم يكن نزع سلاح السفن الكبيرة هذا ، كما لاحظته اثناء درسه ، واكثر من ذلك وضعها في الخردة الذي كان يتطلّب يدأ عاملة ووسائل صناعية ، يؤمن اي ربح محسوس لا في العديد ولا في العتاد . وبالمقابل كان يعرض مساوئ عسكرية وسياسية اكيدة .

إذا ، وصلت ولنفس اسباب سلفي ، الى النتيجة بأن الامر كان خاطئا وعزمت على محادثة « هتلر » بذلك في ٢٦ شباط (فبراير) . عرضت حُججي لعدم تأييدي هذا الامر بالطريقة الابسط والأكثر ما يمكن من الاقتناع وطلبت منه الغاءه . وكان قد دهش بعناء من ذلك ، لأنه لم يكن يتوقع ان يراني متّخذاً هذا الموقف في حين انني لم اكن اتوقف ، في مهماتي السابقة ، عن المطالبة بمساعدة اكثر اهمية لحرب الغواصات . وانضمّ على مضض الى عرضي ، غاضباً ، وصرفني بدون لطف .

وبعد هذه المقابلة ، تساءلت اذا ما كانت ايامي كرئيس للبحرية لم تكن الآن قد اصبحت معدودة . غير انني لاحظت بسرعة ان مقاومتي كانت تحدث تأثيرات مختلفة تماما عن تلك التي توقعتها . ومن بعد عاملني « هتلر » بتهذيب ظاهر ، وذلك حتى نهاية نيسان (ابريل) ١٩٤٥ . ولم يخاطبني ابدا بخلاف ذلك ، الا مع التهذيب المتوجب لمركزي ، وبحضوري لم يحدأ ابدا ولم ينقصه حسن التصرف .

وكما في السابق تشبّثت بمبدأ انه كان يجب كسب ثقته . فكنت اتحدث اليه دائماً بأقصى صراحة دون ان اخفي عنه اخطاء او اخفاقات البحرية . مثلاً ، عرضت له ، بسرعة ودون مراوغة ، المخاوف التي كانت حرب الغوّاصات توحى لي بها . ولذلك عندما اخفقت هذه الاخيرة في ايار (مايو) ١٩٤٣ لم يوجّه لي اية كلمة لوم . وبعد قليل من ارفضاض اجتماع حول الوضع ، ابلغ بأن غوّاصة انكليزية كانت قد نسفت ، عند مخرج « الدردنيل » ناقلة نفط مهمة خارجة من البحر الاسود للذهاب الى اليونان .

هتف غاضباً .

اجل ، تعرف الغوّاصات الانكليزية ان تتصرف في حين ان غوّاصاتنا لا تُغرق شيئاً امام جبل طارق !

كنت تجاهه امام الخارطة ، في دائرة من حوالى عشرين شخصاً منهم اعلى سلطات « اليرمشت » واجبت في الحال بلهجة حازمة جداً :

- سيدي « الفوهرر » ، على غوّاصاتنا ان تقا تل اكبر قوّات بحرية في العالم . ولو كان يمكنها العمل دون ردة فعل من العدو ، مثل الغوّاصات الانكليزية امام « الدردنيل » كانت ستحصل على نتائج ، على الاقل متساوية . وفي جبل طارق ، كنت قد استخدمت افضل قباطني في المتوسط وهم بخلاف ذلك كفؤ كالانكليز !

ولقد وقعت هذه الاجابة الحامية قليلاً في صمت مطلق . واحمرّ « هتلر » ولكن بعد بضعة لحظات قال بهدوء لـ « جنرال جودل Général Jodel » : لتتابع ، ارجوك . . .

وغادرت حاشيته المباشرة لأذهب الى النافذة مُهاناً بملاحظته . وبقيت في مركز ثانوي عند انتهاء الاجتماع . ومع ذلك اتى « هتلر » الى ويلهجة محبة جداً سألتني اذا كنت اقبل تناول الفطور معه . فقبلت . استأذن بالانصراف من « غيرينغ Gering » و« كيتل Keitel » و« جودل Jodel » ومكث وحيداً معي .

انقل هذه الحادثة لأنها ، كما اعتقد ، كان لها نتائج مهمة . وفيما بعد ، تجنّب « هتلر » كل هجوم ضد البحرية . وحسب الظاهر ، كان عنده قناعة بأنني كنت سأعمل كل الممكن وبأنه كان يمكنه الاعتماد عليّ . واذا كانت بعض الشخصيات تبدي اقتراحات ، وحتى انتقادات متعلقة بالبحرية كان يجيب في الغالب :

- سيعمل القائد الأعلى للبحرية الضروري .

ولقد سهّل كثيراً بناء مثل هذه العلاقات ممارسة مهماتي . ولكن كلّفني كذلك انتقادات من جانب بعض الشخصيات العسكرية او السياسية .

وكان « غيرينغ » يحب نقد الاسلحة الاخرى بحضور « هتلر » وكان الفريق اول بحري « ريدير » قد قاسى المتاعب من جراء ذلك . واثناء استئذان « هتلر » بالانصراف ، قال له من اجل مساعدتي :

- ارجوك ، احمي البحرية وخلفي من « غيرينغ » !

وكذلك ، اكتشفت بسرعة ، ان هذا الاخير كان يجهد نفسه ليكون اول من يبلغ « هتلر » بالاخفاقات اللاحقة بالاسلحة الاخرى وذلك غالباً بشكل مغرض . ونتج من ذلك صدامات بينه وبينى . ووقع الأكثر عنفاً ولكنه الاخير ، اثر اجتماع حول الوضع حيث اعلن « غيرينغ » منذ البداية

بأنه كانت طائرات انكليزية قد سببت خسائر فادحة لبعض زوارقنا السريعة في مرفأ في « المانش » . كان ذلك قد نتج ، برأيه ، عن ان هذه الزوارق كانت قد رفضت الانتشار للتستر ، مفضلة ، لاسباب تتعلق بالرفاهية ، البقاء « حرة En Paquet » .

- يا سيد الـ « Reichsmarschall » اجبت في الحال « تفضل ووفر عليّ انتقاداتك بصدد البحرية . واهتم بالاحرى بسلاحك » اللوفتواف « Luftwaffe » وسيكون عندك ما يكفيك من العمل !

نخيم هذه المرة ايضاً صمت مطلق ، انهاء « هتلر » برجائه للضابط الذي كان يتكلم بمتابعة عرضه . وفي نهاية هذا الاجتماع تكرر الشيء نفسه : فلقد دعاني « هتلر » علانية للغداء ومدّ يده « لغيرنيغ » للاذن له بالانصراف .

ومن جراء ذلك لم يبد « Le Reichsmarschall » ابدا ملاحظة فظة بعد بالنسبة للبحرية . وبلا شك ، كانت عنده الرغبة في دفن فأس الحرب معي شخصيا ، لأنه بعد بضعة ايام من هذه المشادة ارسل لي المفاجأة الكبرى ، شعار الطيران من الماس المصقول . ومع ذلك لم اشعر بالرغبة للاجابة على هذه البادرة . واستمر مبدئي في التعبير عن رأيي دائماً بصراحة وشدة « لهتلر » يعطي ثمارا . وحصل ان قلت في عدة مناسبات :

- بوصفي قائد عام للبحرية من المستحيل بالنسبة لي ان افعل ذلك .

وحول رفضي ، لم ينطبق على البحرية الامر المعطى من قبل « هتلر » باخضاع كل حالات محاولة تفكيك « الويرمشت » لمحكمة شعبية . وبقيت (البحرية) كذلك السلاح الوحيد حيث لم يمارس المفوضون الوطنيون - الاشتراكيون « NSFO » أي تأثير على قيادة القوات . وفي الحالات المشابهة كان لنا تنظيم خاص .

وبعد ٢٠ تموز (يوليو) توقّف « هتلر » كلياً عن دعوتي الى طاولته . ولم اراه ولم اتحدث اليه بعد وجهاً لوجه . ولكنه حافظ دائماً على موقفه اللاتق

بالنسبة لي .

وكان واقع الفوز بكسب ثقته ملائها كثيرا للبحرية . ولقد استلمت كل ما كانت تحتاجه وفي عهد كان قصف الحلفاء يُخضع الصناعة الالمانية لامتحان ، بخلاف ذلك ، اقصى من السنوات السابقة . وسأتحدث عن ذلك في الفصل الثاني عشر .

كان مبدأ « هتلر » ألا يتحدث مع كل واحد إلا عما كان يتعلق مباشرة بوظيفة هذا الأخير . ولم يكن قد حدثني قطعا عن مسائل غير متعلقة بالبحرية وكذلك اقل لم يكن قد سألني رأيي خارج هذا المجال . غير انه كان من المستحيل بالنسبة لي عمليا التزوّد بمعلومات حول نشاط المصالح الأخرى . ولم يكن الوزراء قد اجتمعوا بعد مطلقا منذ ١٩٣٨ وكان سينبغي عليّ ان اطلب الإذن بمعاينة التقارير المقدّمة من قبل الرؤساء الآخرين للخدمة او بالاحرى بالتوجّه مباشرة الى اولئك . ولم يكن اي حلّ من هذه الحلول ممكنا . اذاً ، لم اكن أبّلع بالذي كان يحدث خارج البحرية وبالتالي لم يكن باستطاعتي ابداء رأي متماسك حول هذه الشؤون . اذاً ، امتنعت عن معالجة مسائل خارجة عن اختصاصي مع « هتلر » باستثناء بعض الشواذات النادرة جدا . وبعد هذه الاستثناءات واجهني « هتلر » مباشرة بالحجج التي انبغى عليّ ان انحني امامها لأنني لم اكن املك الاخبار والمعلومات التقنية الضرورية لدحضها . غير ان ذلك لم يعني من محاولة تكوين فكرة ، في اغلب الاحيان الممكنة ، عن الوضع العام وكان ذلك يُجبرني على حضور الاجتماعات الكبيرة التي كانت تُعقد ، حول هذا الموضوع في المقر العام الكبير .

ويقرأ بين اسباب ادانتي في « نورمبرغ » بأنه كان لي « ١٢٠ لقاء مع هتلر حول مسائل بحرية في أثناء الحرب » .

هل يوجد بلد واحد في العالم حيث كان القائد العسكري ، التابع مباشرة لرئيس الدولة ، يمكنه تأدية مهامه بطريقة اخرى ؟

الفصل الحادي عشر

معركة الاطلسي

من كانون الثاني (يناير) الى ايار (مايو) ١٩٤٣

في كانون الأول (ديسمبر) التحقت بالجبهة تسع غَوَاصات جديدة .
وفي اول كانون الثاني (يناير) التالي ، كان التوزيع التالي :

في الاطلسي : ١٦٤ غَوَاصة
في المتوسط : ٢٤ غَوَاصة
في بحر الشمال : ٢١ غَوَاصة
في البحر الاسود : ٣ غَوَاصات .

سأحدث عن هذه الاخيرة فيما بعد Par la suite .

ضمن الأولى ، كان المتوسط اليومي للغَوَاصات الموجودة في البحر في
كانون الأول (ديسمبر) ٩٨ ، منها ٣٩ في قطاعات العمليات و ٥٩ في غضون
رحلة بحرية ذهاباً او اياباً .

وفي تشرين الثاني (نوفمبر) الشهر الأكثر اثماراً في العام ١٩٤٢ ارتفع
مردود الغَوَاصة واليوم البحري الى ٢٢٠ طناً . ويُذكر بأنه كان ٩٢٠ طناً في
تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ ، هذا الذي يبين بالشكل الأكثر تعبيراً كم
كانت فعالية دفاع العدو قد زادت . وبعد أكثر من ثلاث سنوات من الحرب ما
كان بإمكانه ان يكون بعكس ذلك . لذلك لم نكن نكف ، وبالطريقة الأكثر
الحلحاً ، عن طلب الزيادة السريعة في عدد غَوَاصاتنا . وكان يلزمنا منها ثلاث
مرات أكثر للحصول على النتيجة نفسها التي كانت في غضون السنوات الأولى

لبداء الأعمال الحربية . ولكن بما ان عدم كفاية نِسَب اليد العاملة والمواد الأولية لم يكن يسمح بتسريع وتيرة الانشاءات ، كنت اجهد نفسي باستخدام الوسائل الموجودة بأكبر توفير ممكن .

وعليه ، ففي ٨ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٢ ايضا ، كنت شخصيا قد طلبت من قائد البحرية في برلين ، بالإذن لي باستعمال غوّاصات بحر الشمال في الاطلسي ، وكانت هذه الاخيرة قد اغرقت ٢٦٢٦١٤ طنا من اول كانون الثاني (يناير) الى ٣٠ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٢ في منطقتها ، في حين ان العدد نفسه كان قد دُمّر ٩١٠,٠٠٠ طن في الاطلسي . اذاً كان ينتج عن ذلك « خسارة في الربح » «Un manque à gagner» من حوالى ٦٥٠,٠٠٠ طن كما كنت قد قَدَّرتها اثناء الاحتجاج في كانون الثاني (يناير) ضد ارسال غوّاصات الى المجال النرويجي . وكان ينتج عن ذلك فائدة اكيدة بالنسبة للعدو لاسيا وان نقليات العتاد التي كانت تمر في « البحر الشمالي Arctique » كان ينغي عليها عبور الاطلسي قبل كل شيء . ولم يبقَ قائد البحرية غريبا عن حججي لأنه امر بتخفيض عدد الغوّاصات المملّحة بالنرويج الى ست غوّاصات .

ولقد كانت الاشهر الاخيرة من عام ١٩٤٢ عاصفة بشكل شاذ في الاطلسي الشمالي ، ولكن في كانون الثاني (يناير) ظهرت العناصر فاقدة كل قدرة ، وتعاقبت العواصف . واصبح عمل غوّاصاتنا محدوداً بشكل محسوس من جراء ذلك . وكانت استحالة ملاحظة النجوم تعقّد الملاحة للغاية . وكان ينتج عن ذلك ثغرات واسعة في تشكيلاتنا الامر الذي كان يجعل البحث المنظم عن حركة المرور مستحيلا . واذا كانت تكتشف بالصدفة ، كانت حالة البحر تحول دون استخدام الاسلحة . وفي كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ بلغت الامواج المتوجّة بالزبد التي كانت تندحرج في المحيط ، ارتفاعا غير اعتيادي . ولا يستطيع الذين يعيشون في البرّ تصوّر ظروف حياة الطواقم وخاصة ظروف ملاك الحراسة في برج الغوّاصة في مثل هذه الاوقات . وكان ينغي على الضباط والحرّاس ربط حبل الغوّاصة بطريقة قويّة للغاية كي لا يحمّلوا

بالمواج التي كانت تغمرهم في كل لحظة ، وكانت تبقى النتائج في مثل هذه الظروف قسراً ضئيلة .

غير ان الغفقس لوحده لا يمكنه تفسير لماذا لم تكتشف الغواصات المراكب الاربعية التي ضدها قد استخدمت في غضون المنتصف الأول من كانون الثاني (يناير) . وكان لدينا آنذاك انطباع بأن تغييراً كان قد حدث في موقف قيادة المراكب المحافظ لغاية ذلك الحين . وكان يبدو انها قامت بتوزيع هذه المراكب من جديد في مساحة الاطلسي الشاسعة « بمخاض » واسعة Par des vastes derobements . اذاً كانت قد اصبحت اكثر قدرة على المناورة . وكل يوم ، كنا نعمل « صورة للوضع » في مركز قيادتنا لكشف كيف كان يمكن العدو تصوّر تشكّلنا بناء على الاعتراضات التي كان يقوم بها لغواصاتنا او بناء على برقيات هذه الاخيرة التي كان قد استطاع حلّ رموزها « بالتوجيه الاشعاعي » . وكنا نتساءل آنذاك ، كيف ستكون ردة فعله ؟ هل كان سيغيّر طريقه لتفادي هذا التشكّل ام انه كان سيتابع مع الافتراض انه بانتظار مثل هذا التغيير في الطريق كنا سننقل سابقاً غواصاتنا ؟

كان هذا الاستنتاج « بالدرجة الأولى او الثانية » كما كنا نقول ، يتيح لنا اتخاذ الاجراءات لتدارك مناورة مكتشفة كذلك . وكان قد توجّ بانتصارات في عدة مناسبات في غضون عام ١٩٤٢ ولكن كانت تبدو « لعبة الشطرنج هذه » انها قد اصبحت فجأة اصعب .

ونحن نعرف اليوم لماذا في منتصف تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٢ استلم الفريق اول بحري « ماكس هورتون Max Horton » قيادة « المساحلات الغربية » بعد ان كان القائد الاعلى للغواصات ، وكان « تشرشل » قد كلفه بقيادة « معركة الاطلسي » . ومنذ ذلك الحين ، حقق الدفاع البريطاني تقدماً مهماً ليس فقط في مجال التقنية ولكن خاصة في مجال التكتيك والفكر القتالي . ان « هورتون » الذي كان سابقاً قد قاد الغواصات في اثناء الحرب العالمية الأولى ، كان نعم الرجل الكفؤ في سبر

نوايانا وبالتالي في تصوّر افضل سبيل للتصدي لها . ويكتب « روسكيل Roskill » : لقد كان بدون ادنى شك ، بمعارفه وحصافته وتصميمه الحديدي ونشاطه الذي لا يملّ ، افضل خصم لمقاومة « دونيتز » .

وفي حين كانت العواصف ومناورات العدو في الحرب ، تمنعنا من قتال المراكب في الاطلسي الشمالي في غضون الخمسة عشر يوما الاولى من كانون الثاني (يناير) كنا نفوز بنصر عظيم في جنوب « اسور Azores » في الحقبة نفسها .

وفي نهاية كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٢ جُهِّزَت المجموعة « دوفين Dauphin » على قوس الدائرة الكبيرة « نيو يورك - كناري New York-Canaries » وكانت تتقدّم نحو الغرب ، مُشكّلة بخط انارة شمالي - جنوبي . وكنا نأمل مصادفة مراكب في طريقها نحو جبل طارق لتعزيز الوحدات النازلة ولتموينها في افريقيا الشمالية . وكانت عادة ، نادرة جدًا في هذه المنطقة . وبالإضافة لذلك ، كان العدو يستطيع اجراء « غمائي واسعة » دون مدّ رحلته البحرية بشكل محسوس . ولكن نظرا للأهمية العسكرية لهذه المراكب ، كنت ارغب في الهجوم على واحد منها .

وكان قد مضى اربعة ايام من البحث غير المجددي ، عندما اكتشفت في ٣ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ الغواصة يو - ٥١٤ (النقيب البحري « اوفيرمان Offerman ») التي كانت تعمل في منطقة « ترينيداد Trinidad » على مسافة ٩٠٠ ميل الى الجنوب من المجموعة « دوفين » موكباً من ناقلات النفط متّجهاً نحو الشمال الشرقي . فنسفت سفينة ولكنها فقدت فيما بعد التماس .

وفي الحال اصبحت عندي فئاعة : بأن هذا الموكب كان يأتي من مرافئ « كوراساو - اوروبا Curaçao-Aruba » النفطية وكان يتّجه نحو جبل طارق ليجلب للجيش النازل في افريقيا كمية كبيرة من الوقود حاسمة بالنسبة لنتيجة الهجوم الذي لم يكن باستطاعة هذا الجيش التأخر في بدئه .

وكانت مسافة حوالى ١٥٦٠ ميلاً تفصل النقطة حيث كان قد اكتشف عن موقع المجموعة « دوفين » . وكنت اجهل الطريق التي كان سيتبعها ولكنني كنت اعتقد بأنها ستكون الاقصر ، تلك هي طريق قوس الدائرة الكبيرة . وبرغم كل هذه الشكوك عازمت على محاولة الهجوم . ولتجسيد المسألة ، لنقل ان الغواصات كانت في جوار « هامبورغ » Hambourg وقد تلقت الامر بالتوجه نحو الجنوب - الشرقي بسرعة دراج على نحو ظاهر لتلقى سفناً مكتشفة تقريبا نحو « ميلان Milan » ومتجهة الى الشمال - الشرقي .

وتفهم جيداً هذه المقارنة على اية قاعدة متزعزعة ، كان يركز السلوك التكتيكي لعملية من هذا النوع بسبب المساحة الشاسعة للمكان ولغياب كل تنوير جوي من جانبنا ، والضرورة الدائمة للمراهنة بالكل على ورقة واحدة .

أذاً ، بدأت المجموعة « دوفين » سيرها نحو الجنوب - الشرقي في ٣ كانون الثاني (يناير) . وكُلِّفَت الغواصة يو-٥١٤ والغواصة يو-١٢٥ (النقيب البحري « فولكير Folkers ») التي كانت بجوارها ، بالبحث عن الموكب في شمال - شرقي المكان الذي كان قد شوهد فيه ثم باعتراضه بأي ثمن . لكنها لم تنجحاً في العثور عليه .

وفي الحال تقريبا ، صادفت الغواصة يو-١٨٢ (النقيب البحري « كلوزين ، نيكولاي Clausen, Nicolai ») التي كانت تسلك الطريق نحو رأس الرجاء الصالح ، على حوالى ٦٠٠ ميل الى الجنوب من المجموعة « دوفين » موكبا متجها مباشرة إليها . فبدأ منطقيا العمل اولا ضد هذا الموكب مع احتمال استعادة المناورة فيما بعد ضد موكب الجنوب .

ولسوء الحظ فقدت بسرعة الغواصة يو-١٨٢ التماس . وفي ٥ كانون الثاني (يناير) الساعة الثالثة ، اكتشفت الغواصة الموضوعية في الطرف الجنوبي من خط الانارة ، موكبا متجها نحو الغرب . ومن المحتمل ان ذلك كان الموكب الذي شوهد من قبل الغواصة يو-١٨٢ ، وكان يتقدم بسرعة ١٤

عقدة ونصف في هذه الاثناء ، يعني بسرعة بشكل استثنائي . ولو ان الامر كان يتعلّق بموكب آخر ، ابطاً ، كان ظهوره في الطرف الجنوبي غير ملائم ، فالغوّاصات الأبعد الى الشمال هي بحاجة على الأقل الى عشر ساعات للحاق به .

فبدت لي فرص مهاجمته بنجاح ضعيفة فقرّرت متابعة المناورة ضد موكب الجنوب ، موكب ناقلات النفط . عندئذ ذكرني ضباطي في قيادة الاركان بالقول المأثور المكرّر غالباً جداً من قبلي : « عصفور في اليد ولا عشرة على الشجرة » ، مع التشديد على انه كان من الاعقل مقاومة موكب كنا نعترضه من مقاومة آخر واقع على بعد مئات الاميال من هناك وغير اكيد مطلقاً . ولكنني لم اكن واثقاً من « التمكن » من ذلك . واذا كان يتقدّم مسرعاً جداً في هذا البحر الهادئ ، على الأرجح كان ذلك لأنه كان فارغاً . وكان سيتوجب علينا السير بسرعة قصوى . اذا استهلك وقود من اجل نتيجة ، بوجه الاحتمال ، ضعيفة جداً . اذاً ، تمسّكت بقراري .

وتلقت المجموعة « دوفين » الامر باحتلال خط الانارة غربي « الكاناري » في ٧ كانون الثاني (يناير) بدءاً من الساعة ١٤ . وكانت الثماني غوّاصات ستّجه على ٢٧٤ بسرعة ٧ عقد ، مُغطّية عرضاً من حوالي ١٢٠ ميلاً . وفي اثناء الليل كانت ستّجه الى الاتجاه المقابل ذلك المفترض للموكب ، بسرعة تسع عقد كي لا تكون قد سُبقت في الظلام .

وكنا نتعاون الى اقصى حد ، والجو قد ساعدنا . وفي فجر ٨ كانون الثاني (يناير) كانت ناقلات النفط في مستوى خط الانارة وفي وسطه . فأحسست بارتياح كبير اثناء تبليغ الخبر . اذاً ، لم نكن « نشرد !! » .

ولغاية ١١ هاجمت الغوّاصات هذا الموكب الذي كان يحوي تسع ناقلات نفط منها سبع قد دُمّرت . ولم نتكبّد اية خسارة . وكان ذلك نصراً خارقاً . وكان هذا الموكب « قد حُطّم » كما يقول « روسكيل » .

ارسل لي الجنرال « فون ارنين Von Arnin » الذي كان قد خلف « روميل Rommel » في افريقيا برقية شكر . وكان يشتم ما كان يمثلته اختفاء هذا البنزين بالنسبة لاعدائه ، وتميزت بوجه اكثر خصوصية في اثناء هذه المعركة الغواصة يو- ٤٣٦ (الرائد البحري سيبيك C.C. Seibicke) والغواصة يو- ٥٧٥ (النقيب البحري « غينثر هيدمان Günther Heydeman ») ، والغواصة يو- ٥٧١ (النقيب البحري « مولمان Mohlman ») .

وفي ٣٠ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ عندما أصبحت قائد البحرية بقيت قائدا اعلى للغواصات واعتبرت ذلك ضروريا ، كون الجنود الغواصين معتادين عليّ ولعدم امتلاك اي ضابط اركان ، للمعلومات والخبرة الضرورية لقيادة حرب الغواصات ، بنفس درجتي .

وللمحافظة على قيادة اركاني قريبة مني اقمته في برلين ، كشعبة ثانية لقيادة الاركان العامة ، ولم يكن لهذا التغير في التنظيم اي مضاعفات محسوسة على الجبهة وبدا ممتازا في التجربة . وكان العميد البحري « غودت Godt » الذي كان يقودها ، يشارك معي منذ سنين بعيدة . وكان قد شارك بنصيب مهم في تطوّر التكتيك في زمن السلم ، وفي العمليات في زمن الحرب ، وكنت استطيع ان اترك له حرية المبادرة . وكان عنده كمساعد الرائد البحري « هيسلير Hessler » نائب رئيس قيادة الاركان وكذلك مثقل بالتجارب ، وكان كل الضباط الآخرين يشاركون ايضاً منذ زمن بعيد في قيادة حرب الغواصات . اذاً ، بقيت هذه القيادة في الايدي نفسها .

وفي نهاية كانون الثاني (يناير) اكتشفت الغواصة يو- ٥٥٦ (النقيب البحري « تيشيرت Teichert ») في الاطلسي الشمالي ، وفي عاصفة هوجاء غربية ، موكباً متجهاً نحو الشرق . وكانت خمس غواصات ، غير مُشكّلة بعد في مجموعة ، توجد في الانحاء ولكن اغلبها ابعد الى الغرب ، بشكل انه كان يلزمها مدّة طويلة للتجمع . وبصلاية نموذجية ، قام النقيب البحري « تيشيرت » بالاعتراض في غضون ثلاثة ايام وهاجم مُغرراً ثلاث

سفن اي ٢٤٨٢٣ طنا . ولم تستطع الغوّاصات الاخرى الوصول في الوقت الملائم . لأنه وفق اشارات الغوّاصة يو-٤٥٦ كان الامر يتعلق بموكب سريع . ووفق حساباتنا كان ينبغي ان يكون الـ « هـ اكس - ٢٢٤ HX-224 » الذي كان سيتبعه بعد حوالي ثمان واربعين ساعة الموكب « اس. ث - ١١٨ SC-118 » بطريقه نحو انكلترا .

ووفق برقية حُلّت رموزها من قبل شعبتنا « ب B » كان هذا الاخير قد غادر نيويورك في ٢٤ كانون الثاني (يناير) مع عتاد حربي ثمين بشكل خاص ، مخصّص الى « مورمانسك Mourmansk » ولكنه كان سيمرّ قبلا بقناة الشمال . وكان سؤال يطرح نفسه : هل كان سيتفادى المكان حيث كان « هـ اكس - ٢٢٤ » قد هوجم ام ان قيادة الموكب كانت ستتكره يتابع ، ضبطا مع الافتراض بأن الغوّاصات كانت ستصبح بعيدة عنه ؟ هذه المرة بثّت قيادة اركاني بالامر « بالدرجة الأولى » جمعت كل الغوّاصات التي كانت في غضون رحلة بحرية ، لتشكيل مجموعة « السهم » في هذه المنطقة ودفعها نحو الغرب منتشرة بخط انارة . وازداد املنا عندما تلقينا برقية من الغوّاصة يو-٦٣٢ (النقيب البحري « كارف Karf ») في ٤ شباط (فبراير) . وكان ضابط منتشل بعد نصف ناقلته النفطية ، قبل يومين ، قد اكّد بأنه كان ينبغي على موكب آخر سلوك الطريق نفسها « هـ اكس - ٢٢٤ » . وبالفعل ظهر في اليوم نفسه عند الظهر ، وسط تشكّلنا . وبدأت المعركة . وبسبب القيمة الخصوصية لحمولته كان محميا بقوات مواكبة وجوّية قويّة بشكل غير اعتيادي . ولذلك كانت المعركة قاسية جدا كما تبينّ خسائرنا : دُمّرت ثلاث غوّاصات ، الغوّاصة يو-١٨٧ (النقيب البحري « مونيخ Munnich ») والغوّاصة يو-٦٠٩ (النقيب البحري « رودلوف Rudloff ») والغوّاصة يو-٦٢٤ (النقيب البحري « كونت فون سودن فرونيهنوفن Conte Von Soden- Fronenhofen ») وتضرّرت بفداحة اربع غوّاصات بقنابل او قذائف .

وتقول الرواية الانكليزية « كان القتال ضاريا ، وتعرضت ثلاثة ارباع

الغَوَاصَاتِ العَدُوَّةَ لهجمات بالقنابل .

ولكن الموكب قد فقد ١٣ سفينة اي ٥٩٧٦٥ طناً . وربما كانت تلك اقصى معركة في كل حرب الغَوَاصَاتِ . المجد للطواقم والقباطنة الذين صمدوا لها في ظروف الاطلسي الشتوية القاسية ! ولقد تواصلت في غضون اربع ليال متتالية ، لم يستطع القباطنة في كل هذا الوقت ، مغادرة مراكزهم في الطبقة العليا . فسلامة سفنهم تتعلق غالباً جداً بسرعة قرارهم . ويُتَصَوَّرُ بصعوبة اي عناد نحو النفس يلزم لإعطاء الامر ، بعد مطاردة رهيبة بالقنابل ، بالطفو ، والاقتراب من الموكب والمهجوم عبر شاشة الحماية الداخلية ، الحاجز الفولاذي الحقيقي ، مع وامامه ، الخيار بين النجاح والتدمير . قُطِّعاً ، لم ينجز قباطنة الغَوَاصَاتِ شيئاً اعظم في غضون الحريين العالميتين .

ووفق الرواية الرسمية البريطانية استنتج البريطانيون منها النتائج التالية :

« من جهتنا ، تعلّمنا ، انه كان لا يمكن حتى لحماية دائمة في النهار بالعديد من الطائرات منع بضع غَوَاصَاتِ من الاقتراب من الموكب ومهاجمته في اثناء ليل الشتاء الطويل . وبداية كان يجب تزويد « القلاع » و« المنقذين Le Berators » بأسرع ما يمكن « بكشاف نور قوي يستخدم للطائرات Leigh-Lights » .

وكانت الخسائر الفادحة المتكبّدة من قبل هذا الموكب ، رغم حراسته الكبيرة بشكل استثنائي ، تشكّل عنصراً محزناً . وبفضل التعزيزات الامريكية الآتية من « ايسلندا » اصبح هناك ١٢ سفينة حربية بالقرب من الموكب ، في ابان الهجوم ، أي ضعف العدد العادي . ولكن هذه التعزيزات لم تلعب دورها تماماً لأنها لم تكن تتمتع بتماسك مجموعة مطاردة مدرّبة جيداً . ومنذ ذلك الحين كان لدينا كل الوقت للتعلّم بأن تدريب الخافرات اهمّ من عددها .

درس آخر : كانت معركة طويلة بهذا القدر ، تكلف كمية هائلة من القنابل وكان يجب امتلاك قنابل استبدال على ظهر السفينة التجارية .

وكانت بيئة اخرى مهمة تفرض نفسها : كان يجب تعزيز حراسة المراكب المهاجمة ، « مجموعات اسناد » . وكانت تلك الاخيرة حسب كلام الفريق اول بحري « هورتون » « حيوية للحصول على امن حقيقي » . .

وفي ١٧ شباط (فبراير) وفي بحر هائج جدا ، اكتشفت الغواصة يو- ٦٩ (النقيب البحري « اولريخ غراف Ulrich Gräf ») شرقي الارض - الجديدة « موكباً متجهاً نحو الغرب الـ « او. ان - ١٦٥ ON-165 » ، فاعترضته غواصتان بسرعة في غضون ثمان واربعين ساعة واغرقتا ثلاث سفن منه . وحال الضباب والعاصفة وتشويش الارسل دون الحاق غواصات اخرى . ودُمّرت هاتان الغواصتان يو- ٦٩ ويو- ٢٠١ (الملازم « روزنبرغ Rosenberg ») من قبل المدمرتين « فيم Fame » و« فايكونت Viscount » اللتين كانتا قد اغرقتا غواصتين اخريين في تشرين الأول (اكتوبر) السابق . ولقد ثبت هذا النجاح قناعة الفريق اول بحري « هورتون » بأن التدريب والخبرة كان لهما قيمة اكثر بكثير من العدد .

وبالنسبة لنا ، كانت نهاية هذه المعركة مضنية جدا ، لأننا كنا قد دفعنا ثمن دمار سفينتي شحن خسارة الغواصتين .

وفي ١٨ شباط (فبراير) علمنا بأنه كانت توجد طائرة بالقرب من موكب على مسافة ٣٠٠ ميل غربي قناة الشمال . وكان ارسالها قد كشف من قبل (فوج التنصّت لـ « لوفتواف Luftwaffe ») في باريس . وبدت لي الاخبار مهمة بما فيه الكفاية لإرسال مجموعتين من الغواصات نحو هذا الموكب . واطهر بيان آخر ، منجز من قبل نفس « فوج التنصّت » في اليوم التالي ان هذا الموكب الاخير كان يبدو متجهاً نحو الجنوب الغربي . وبالفعل اكتشفناه بوضع ملائم جدا واستطاعت مجموعة الاشتباك معه مباشرة .

وامتدت المعركة على مسافة ١٠٠٠ ميل نحو الغرب ودامت من ٢١ الى ٢٥ شباط (فبراير) . ولقد أديرت من كلا الجانبين باستبسال . خسرونا الغواصة يو- ٦٠٦ (الملازم « دولير Dohler ») والغواصة يو- ٢٢٥ (الملازم « ليمكولير Leimkübler ») ولكن أغرقت ١٤ سفينة عدوة اي ٨٨,٠٠٠ طن وتلفت سفينة اخرى زنة ٩٨٢٣ طناً طوربيداً . اذاً ، رجحت الكفة هذه المرة كثيراً لصالحنا .

ومنذ ان اكتشفت الغواصة يو- ٦٦٤ (النقيب البحري « ادولف غراف Adolf Graf ») التي كانت تتوجه الى قطاعها ، موكباً جديداً متجها نحو الغرب وقذفت الى القعر سفينتين اي ١٣, ٤٦٦ طناً . غير انها لم تنجح في المحافظة على الاعتراض . بحيث اننا لم نستطع استعمال الغواصات الاخرى التي كانت بعيدة اكثر مما ينبغي .

وفي كانون الثاني (يناير) وشباط (فبراير) حدث « فراغ » في قطاعات العمليات البعيدة لنقص الغواصات . ومن جهة اخرى كانت الظروف قد اصبحت فيها غير ملائمة مطلقاً ، فالسفن لم تعد تبهر منفردة ولكن في مواكب .

صادفت الغواصة يو- ١٢٤ (النقيب البحري « مور Mohr ») شرقي « ترينيداد » واحداً من هذه المواكب واغرقت اربع سفن منه اي ٢٣٥٦٦ طناً .

وكذلك شكّلت المواكب في منطقة رأس الرجاء الصالح وسلكت طرقاً ممتدة على طول الشاطئء محروسة بشدة بخافرات وطائرات . وعليه ، ففي نهاية شباط (فبراير) وسّعت الغواصات عملها حتى مستوى « دوربان Durban » و« لورنسو ماركي Lorenzo Marquay » . وستحدث عن ذلك .

وكانت بيّنة تفرض نفسها : ففي كانون الثاني (يناير) لم نكن قد نجحنا في اكتشاف المواكب المنتظرة ، بواسطة خطوط انارتنا . طبعاً تساءلنا

من جديد عما كان العدو يستطيع معرفته عن تدابيرنا لأن كل جهودنا كانت ستبقى غير مجدية اذا كان يقرأ في خواطرننا واذا كان يعرف حواجزنا واذا كان يستطيع تجنبها .

فعرزنا احتياطاتنا ضد خيانات محتملة . وكنا نفهم جيداً بأن شبكة تجسس واسعة كانت توجد حول قواعدننا في فرنسا المحتلة . وبواسطة شعبة استعلامات جيدة كان ينبغي على العدو الحصول على تعليمات حول توزيع الغواصات بين القطاعات التي كانت مخصصة لها . وتحققنا باستمرار من ان البرقيات لم يكن بالامكان حل رموزها ، وأكد لنا ذلك دوماً رئيس مصلحة الارسال في برلين . واليوم ايضاً وفي النطاق الذي كنت قد بلغت به ، لم يكن لدينا اي يقين بأن العدو كان فعلياً قد توصل الى اختراق سر برقياتنا .

وكننت قد تحدثت سابقا عدة مرّات عن النتائج الرائعة الحاصلة من قبل « شعبتنا ب B » . فلقد نجحت باستمرار في حل رموز برقيات العدو . وحصلنا بذلك ليس فقط على معلومات حول المواقب ولكن ايضاً ، في كانون الثاني (يناير) وشباط (فبراير) ١٩٤٣ حول « موقع الغواصات المدّاع بين الفينة والفينة من قبل قيادة البحرية البريطانية لرؤساء المواقب في البحر من اجل ان تُعين لهم الموقع المسجل او المُفترض لغواصاتنا في قطاعاتهم . وكان ذلك ثميناً للغاية من اجل الاجابة عن سؤالنا الدائم بصدد ما كان يمكن للعدو معرفته عنا . ووصلنا للنتيجة التالية : « باستثناء حالتين او ثلاث غير واضحة تتأق المعلومات التي يتصرف بها الانكليز من التماس البصري و« بيانات قياس الزوايا » والتقديرات الاستقرائية السهلة . ان الحدث الأكثر اهمية والثابت مع شبه تأكيد هو ان طائراتهم ، بفضل مقياس المسافة اللاسلكي - كهربائي ، تكشف الغواصات بالدقة التي تتيح القيام بتغيير فعّال لطرق المواقب .

وكان جهاز كشف الطائرات ، الذي كان يتمتع بمدى بعيد يشكّل المصدر الرئيسي للمعلومات الحاصلة لدى العدو عن تشكّلنا ، هكذا كان

استنتاجنا . ولم نكن نعرف موكباً اكيداً . وفي ٥ آذار (مارس) ١٩٤٣ امرت الغواصات بالغطس لمدة ثلاثين دقيقة بمجرد ان كانت ستكتشف ذبذبات استدلال ، على الأقل من اجل جعل اكتشاف خطوط انارتسا اصعب . ولكن تلك كانت وسيلة مشكوكاً في تأثيرها .

وبما اننا لم نكن نملك نحن انفسنا اي تنوير جوي تابع ، كان الفريق اول بحري « هورتون » خصمي المباشر ، يقرأ نواياي دون ان يستطيع معاملته بالمثل . ففي غضون الحرب العالمية الثانية خاضت المانيا حربها البحرية بدون طيران . وكان ذلك على الأقل وضعاً مغلوطاً تاريخياً وبتتائج خطيرة للغاية .

وفي نهاية شباط (فبراير) كان قطيعا الذئاب « Wildfang » و « بورغراف » Burggraf يشكلان حاجزاً معقوفاً في شرق « الارض - الجديدة » من اجل اعتراض المراكب المتجهة نحو انكلترا . وفي ٢٧ اكتشفت الجناح الشمالي موكباً سريعاً الـ « هـ . اكس - ٢٢٧ HX-227 » الذي خسر سفينتين اي ١٤٣٥٢ طناً ، ولكن الجو العاصف وزخ الثلج والبرد بدون توقف ، منعت الغواصات التي كانت في مؤخرته من اللحاق به .

واجتاز ايضا الموكب « اس . ث - ١٢١ SC-121 » الذي كان يليه ، الحاجز ، ولكن دون ان يرى ، مع ان غواصتنا كانت قد طبقت المبدأ الأكيد جدا القائم على التقدم بنفس اتجاهه في اثناء الليل . وكان يوجد على مسافة ٩٠ ميلا الى الشمال - الشرقي عندما اكتشفته غواصة . ومن جديد اصبحت الاخريات في مؤخرته . وبرغم الفشل الذي كنا قد تكبدناه امرت بمطاردته .

هذه المرة حالفنا الحظ . فالعاصفة والثلج والغيوم والبرد كانت قد اوصلت السفن التجارية الى اهمال تشكيكها ، بحيث ان تلك الغواصات التي لحقت به استطاعت اغراق ١٣ سفينة منه اي ٦٢١٩٨ طناً والاضرار بواحدة اخرى دون ان تتكبد هي نفسها اية خسارة .

وفي ٩ آذار (مارس) ابلغتنا الشعبة « ب ب » عن موقع الموكب

« هـ. اكس - ٢٢٨ HX-228 المحدّد في طريقه نحو انكلترا على مسافة ٣٠٠ ميل غربي مجموعتنا « نولند Neuland » . وكانت التجربة تتيح لنا الافتراض بأن العدو كان على علم بوجود هذه المجموعة ، واثناء تقدّمه نحو الغرب منذ عدة ايام كان سيناور لتجنبها . ولذلك نقلت مباشرة غوّاصاتنا ١٢٠ ميلا نحو الشمال . وكان ذلك خطأ ، فلقد مرّ الموكب في اليوم التالي في وسط التشكيل القديم . اذا ، كان « منطلقنا تدريجيا » يتضمّن مخاطر . فلقد توقّع خصمنا ، بتطبيقه المنطق نفسه ، هذا العمل من جانبنا ولكنه كان يستطيع كذلك ، طبعاً ، تجاهل وجود غوّاصاتنا في هذه الحالة الخاصة .

اذأ كانت غوّاصاتنا بعيدة اكثر مما ينبغي الى الشمال ولم تستطع تدمير الآ اربع سفن اي ٢٤١٧٥ طناً ومن جديد تميّز بشكل خاص قبطان الغوّاصة يو- ١٢١ النقيب البحري « تروجر Trojer » . في حين كاد ان يُدمر في المناسبات التالية :

« ١٠ آذار (مارس) ١٩٤٣ - ... « ٥١° شمال ، ٣٠٠° ، 300° 51°N » . اسرعت عاموديا الى الموكب عبر قليل من الثلج - كنت اطفو واحتلّ موقعا ملائماً جدا عندما كان يبرز من هذه القشرة ، قذفت الطوربيد الأول بدون نتيجة . اصاب طوربيد ثان سفينة شحن على بعد مسافة ٣١٠٠ متر .

الساعة ٣١° ، ٣٢١ س . قذفت طوربيدين على سفينتي شحن كبيرتين كانتا تتموّهان . وتفتتت واحدة منها كلياً ، وتطير رزم هائلة من اللهب وغيوم الدخان وصفائح الفولاذ على عدة مئات من الامتار مثل صحائف الورق وتنفجر الذخيرة .

بعد قليل اصابة في سفينة الشحن الثانية . وانفجار جديد . وتغوص السفينة حتى الطبقة العليا وترتمي بقايا حطام على المآب الذي كان منذ ذلك الحين يدور بصعوبة كثيرة ، طقطقات وهدير في كل السفينة . غطست بسرعة للتملّص . واثناء الصعود استطيع كذلك رؤية نتائج الاصابة .

الهدف المختار للقاذف الثالث ، سفينة شحن حديثة زنة ٥٠٠٠ طن
بعده صوار مزدوجة ، النبوت الى الخلف بكل قوة كي لا يصطدم بالسفينة
الغارقة . وفجأة اظلم المتفاق ، ولم اعد ارى شيئاً على الاطلاق . وترتقي
بقايا الحطام من كل الجهات . ويمكن القول بأن عدة قذائف تصيينا .
ضجة غرق قوية ثم سكون مفاجيء . احاول انزال المتفاق لتنظيف مرآة
الرأس . انه ملتصق ولا ينخفض الا متراً ونصف . وفي هذه اللحظة كشف
المتنصت L'écouteur ضجيج مروحة مدمرة . فرفعت المتفاق ولكن بسبب
الموج الهائج وبما انه معتم لم ار شيئاً بوضوح . وفي اللحظة نفسها اسمع
شخصيا ضجيج المروحة في البرج . امرت : « استنفار ! » و الى الامام !
« En avant toute ! » . القنابل ، وقعت الآن بمجموعتان من اربع وتفتحت
قريبا جدا . وارتفعت كوة البرج . وتلقى كثيراً من الماء . فتقنطر
الغواصة وتتأرجح غير اننا نتوصل الى الغطس .

وفي اثناء هذه المعركة صدمت « الهارvester Harvester » مدمرة قائد
الحراسة ، الغواصة يو- ٤٤٤ (الملازم بحري « لانجفيلد Langfeld »)
واغرقتها ولكنها تكبدت اضرارا بحيث انها لم تستطع تجنب طوربيد الغواصة
يو- ٤٣١ (النقيب البحري « ايكهارد Eckhardt ») وغرقت مع قبطانها .
في حين دمّرت بعد قليل الحراقة الفرنسية « اكونيت Aconit » الغواصة
يو- ٤٣٢ . ويكتب « روسكيل » : كان ذلك مثلاً ساطعاً لتبادل الضربات
المميتة الذي ميز هذه المعركة .

وفي ١٤ و ١٥ آذار (مارس) شكّلت من جديد الغواصات التي كانت
قد شاركت في هذه العملية ، بخط اشارة على الخط ٢٠ تقريباً من خطوط
الطول الغربية ، باتجاه الغرب . وكنا ننتظر الموكب المنطلق من « هاليفاكس
Halifax » الى « هـ . اكس - ٢٢٩ HX-229 » الذي كان حسب برقية
مفكوكة الرموز ، في ١٣ ، جنوب شرقي رأس « راس Race » يتوجه الى
٨٩ .

وفي ١٤ زدوتنا الشعبة « ب » بمعلومات اخرى : كان الموكب

« اس.ث - ١٢٢ SC-122 » الآتي من « سيدني Sydney » قد تلقى الامر بالارحة الساعة ٢٠ ، بالتوجه الى ٦٧ انطلاقا من نقطة محددة . لقد كانت هذه المعلومات ثمينة جدا بالنسبة لنا . فكانت تبين الاهمية التي كانت ستمتلكها الانارة الجوية عندنا .

وكان يجب اعتراض هذين الموكبين بأسرع ما يمكن . اولاً ، حركنا مجموعة ضد الموكب « اس.ث - ١٢٢ » الواقع على المسافة الابد الى الشرق . وفي مساء اليوم التالي رأنا احدى هذه الغواصات ، في جو عاصف جداً ، مدمرة متجهة الى الشرق . وكان ينبغي ان تخص الحراسة ، مع ذلك بقي بحثنا سدى . وفي حين شوهدي صباح اليوم التالي ١٦ آذار (مارس) موكب الى الجنوب الشرقي من تشكلنا . اعتقدنا بأن الامر كان يتعلق بالموكب « اس.ث - ١٢٢ » لأننا كنا قد تلقينا برقية محولة الرموز تعلن ان موكب « هاليفاكس » لم يكن يتجه الى ٨٩ ولكنه كان يسير بمحاذاة الساحل الشرقي « للارض - الجديدة » من اجل تجاوز موقعنا من الشمال . ولكننا لاحظنا بسرعة جدا ان هذه المعلومات خاطئة ، ومن الممكن ان تكون قد ارسلت عمداً من اجل خداعنا . وفي الواقع ، كان ذلك بالتأكيد « ه. اكس - ٢٢٩ » لأنه في الليلة التالية اكتشفنا موكباً ثانياً ، على حوالى ١٢٠ ميلاً ابعد الى الشرق ، وتعرفنا عليه كون الـ « اس.ث » ابطاً ، ولحق به الـ « ه. اكس - ٢٢٩ » الاسرع ، شيئاً فشيئاً ، بحيث انه اصبح عدد كبير من السفن (روسكيل) مجتمعا في حيز ضيق كثيراً .

عندئذ انقضت الغواصات الـ ٣٨ مثل ذئاب ، اولاً على موكب « هاليفاكس » ثم على موكب « سيدني » وأخيراً على الاثنين المجتمعين معا . ولم يكن هناك في الليلة الأولى حماية جوية من ١٦ الى ١٧ ، واستثمرت غواصاتنا هذه المناسبة الملائمة .

وكان القمر ، البدر تقريبا ، يجعل الهجمات على سطح الماء اكثر دقة . في حين ، انه منذ هذه الليلة الأولى بلغت الغواصات انها كانت قد اغرقت ١٤ سفينة اي ٩٠٠٠٠ طن .

وبدءاً من فجر ١٧ اقيمت حماية جوية دائمة وعزز عدد الخافرات بوجه خاص . وتغير الطقس من هدوء نسبي مصحوب برؤية متغيرة جداً حتى عاصفة الشمال الشرقي مع بحر هائج جداً مما اعاق تقدم غواصاتنا .

واستمرت المعركة من ١٦ الى ١٩ آذار (مارس) في النهار كما في الليل . وفي ١٩ دمر هجوم جوي الغواصة يو- ٣٨٤ (الملازم البحري فون روزنبرغ - غروزنسكي Von Rosenberg-Gruszynski) . وتعرضت كل الغواصات الاخرى تقريباً للقنابل والقذائف وعُطبت اثنتان بخطورة . ولكنها اغرقت ٢١ سفينة أي ١٤١٠٠٠ طن زائد خافرة واضرت بخافرات اخرى . وكان ذلك اعظم نصر حقق لغاية ذلك الحين في هذا النوع من المعارك او كما قال « روسكيل » « مصيبة خطيرة جداً بالنسبة لفضية الحلفاء » .

ولقد أثرت هذه الهزيمة بشدة في قيادة البحرية البريطانية : « وكتبت فيما بعد ، لم يصبح الالمان في اي وقت ، بهذا القدر من القرب لقطع المواصلات بين العالم الجديد والعالم القديم كما في غضون اول عشرين يوماً من آذار (مارس) ١٩٤٣ .

ويروي روسكيل « لا يمكن تأمل هذا الشهر دون الاحساس بنوع من الذعر امام الخسائر التي تكبدناها . وارتفعت في غضون العشرة ايام الأولى في مجموع القطاعات الى ٤١ سفينة وفي العشرة ايام التالية الى ٥٦ . ولقد اختفى في غضون هذه الايام العشرين اكثر من نصف مليون طن من الحمولة الاجالية . وكذلك حدث خطر : أغرق حوالى ثلثي هذه السفن في مواكب » .

واعلنت قيادة البحرية « نحن نتساءل ، بعد الأزمة ، ما اذا كان لا يزال باستطاعتنا اعتبار نظام المواكب حماية اكيدة » .

ويتابع « روسكيل » ، « كان نظام المواكب قد شكّل حجر الزاوية في استراتيجيتنا البحرية في غضون ثلاث سنوات ونصف . فبمّ سنحتمي اذا

ما فقد فاعليته ؟ وكانت قيادة البحرية تجهل ذلك . واضحى عندها الاحساس ، رغم ان احداً لم يعترف به ، بأنها كانت وجهها لوجه مع الهزيمة » .

ولكن كان ينبغي على هذه الانتصارات المحققة في خلال هذا الشهر ان تكون الانتصار الاخير المشار اليه في هذا النوع من المعارك .

وفي ٢٦ آذار (مارس) شوهدت حاملة طائرات في المواجهة القريبة من الموكب المتقدم نحو الغرب ، ومنعت اجهزتها الغواصات من الاقتراب .

وفي اليوم نفسه ، ووفق حساباتنا ، كان ينبغي على موكب « هاليفاكس » الظهور بعيداً الى الجنوب الشرقي . وهذه المرة ، « فكّرنا بالدرجة الصحيحة » ونقلنا بدقة غواصاتنا التي اكتشفته في ٢٨ . حينذاك بلغت العاصفة عنفاً « يسمح بوصفها بالاعصار » . غير انني عملت على متابعة العملية معتقدا ان الموكب كان سيتضرر كذلك ، وستثبت وكان هذا سيقدم لنا فرصاً ملائمة . ولكن ظهرت واحدة فقط ، فأغرقت سفينة شحن زنة ٧١٧٦ طناً . وفضلاً عن ذلك ان حالة الطقس منعت استعمال الاسلحة . وكان قبطان الغواصة يو- ٢٦٠ (النقيب البحري « بوركهولد Purkheld ») قد دوّن في يومياته :

« ٢٨ آذار (مارس) ١٩٤٣ . - الجنوب الغربي الثاني ، اعصار ، بحر ٩ . الساعة ٣٠، ٢٠ . شاهدت سفينة شحن ، قُدّرتها بـ ٨٠٠٠ طن ، واقفة في البحر على حوالى ٤٠٠٠ متر . بقيت على ميمتها وقررت مهاجمتها على سطح الماء قبل حلول الليل . تحدّ الامواج الصاخبة والرذاذ الرؤيـة بميل او ميلين . قذفت في الساعة ٢١، ٠٥ ، فأخطأت الهدف ، لأنني كنت قد اسأت تقدير سرعته وانحرافه . وكان هذا الانحراف قد بدأ بينما كانت سلسلة من الامواج القويّة قد افقدتني رؤيته . تابعت ، متوخياً دائماً مهاجمتها قبل حلول الظلام ، لأنه فيما بعد ، عندي فرص كثيرة بعدم العثور عليها ثانية بعد .

الساعة ٢٢ أوقفت المطاردة، وإثناء التقدّم بأقصى سرعة بعكس البحر، غطسنا تحت الماء مرّتين . فتحلّصنا بوضع كل العارضة وبتخفيض السرعة وبالمطاردة بالطواير . لا استراحة في الطابق العلوي . وبعد نصف ساعة أصبحت انا شخصيا والحراس نصف غرقى . سُحنت خمسة اطنان من الماء في وقت قليل جدا ، من كوة البرج ، ومكبّرات الصوت وخرطوم تهوية « الديزيل Diesel » .

« وتُبهر سفينة الشحن منتصبه بدقة في البحر ، في حين ينبغي عليّ غالباً موازبتها ، وتزداد المسافة ، فقرّرت والقلب متعب جدا الكفّ عن المطاردة .

حدث آخر يبيّن عنف هذا الاعصار : لقد انقلبت سفينة العميد البحري يعني سفينة قائد الموكب .

وفوجئنا لدى اكتشاف ان الطائرات كانت تتابع مهمة الحماية . وفي الحقيقة ، كانت تجرّ نفسها بشكل ظاهر في استحالة تنفيذ هجمات دقيقة ضد غوّاصاتنا ولكنها اجبرت هذه الاخيرة على السير بسرعة اقل من الموكب . وعندما خفّت العاصفة ، بعد بضعة ايام ، كانت غوّاصاتنا تجرّ نفسها في الورا اكثر مما ينبغي لامتلاك فرص النجاح بعد . اذاً ، حرّمتنا الطقس السيء من عملية تبشّر بالخير .

وفي الحقبة نفسها ، علمنا من احدى طائراتنا ، ان موكباً متّجهاً الى الشمال كان غرّبي الشاطئ الاسباني على مستوى رأس « فينيستر Finisterre » . استخدمت هذه الغوّاصة يو-٦٦٢ (النقيب البحري « مولير ، هينز ايبيرهارد Müller, Heinz Eberhard ») والغوّاصة يو-٤٠٤ (النقيب البحري « فون بولاو Von Bülow ») اللتان كانتا بطريقهما الى قطاعاتها . واغرقت منه اربع سفن أي ٢٣٨٣٠ طناً وتضرّرت واحدة زنة ١٧٤ طناً .

وتوجّب على غالبية غوّاصاتنا في الاطلسي الشمالي بعد العملية في

العاصفة ، التزوّد بالوقود في البحر وسلوك طريق العودة . ولم يبق إلا مجموعة في حالة العمل . أرسلت ضد موكب « هاليفاكس » التالي ، واكتشفته ولكنها لم تُغرق منه إلا ست سفن أي ١٩٤٩ طناً ، لأن اجهزة احدى حاملات طائرات الموكب منعت عدداً معيناً من بلوغ موقع متقدّم بما فيه الكفاية .

ونحن نعلم الآن ، ان الخصم قد عزّز آنذاك قوّات الحماية كثيراً . وباشرت الخدمة حاملات طائرات الموكب التي هي في تطوّر منذ زمن طويل ، في آذار (مارس) وسدّت نهائياً « ثقب الهواء » اسم مُعطى لقسم من الاطلسي حيث لم تكن تبلغه الحراسة الجوية ، مؤمنة بذلك الحراسة الدائمة للمواكب . وتدخلت في آن معاً « مجموعات اسناد » اكثر عدداً . وكانت تتضمّن اربع او خمس قناصة غوّاصات متخصصة ، بأمرة عقيد بحري ، كقاعدة عامة ، وكانت مدربة للعمل باتصال وثيق تكتيكياً ، وكانت مهمتها تعزيز حراسة كل موكب مهاجم . وكان يمكنها ايضاً ، في حال اعتراضها غوّاصة ، التخلّي عن هذه الحراسة ، من اجل مطاردتها قدر المستطاع لغاية تدميرها . وكانت الحراسات العادية تتخلّى بسرعة اكثر مما ينبغي عن مثل هذه المطاردات نظراً للقلق من الابتعاد عن السفن التي كانت تحميها .

ورجّح حينذاك عامل ثالث كفة الميزان لصالح اخصامنا : فلقد ازداد عدد « القاذفات بمدى عمل كبير جداً Very Long range aircrafts » .

واتاحت الانتصارات الرائعة التي فازت بها غوّاصاتنا في الثلاثة اسابيع الاولى من شهر آذار (مارس) ١٩٤٣ ، الفرصة لمناقشات بين قيادة البحرية ووزارة الطيران البريطانية . وكانت قيادة القاذفات وقيادة الاركان العامة تعتقدان انه كان ينبغي « على سيرورة الاستنزاف » الضمان الأكيد للنصر برأيها ، الاستمرار بقصف متواصل للاهداف الارضية .

وكانت قيادة البحرية تجيب بحدة ، ان فن التخطيط العظيم يتضمّن

استعمال كل القوّات لخدمة الهدف العام . والحالة هذه ، كان تدمير الغوّاصات يشكّل الشرط الاول لانجاز مخططات هجومية ضد اوروبا .

ويكتب روسكيل « كانت معارضة المفاهيم تتطلب موازنة نفّذتها » اللجنة المضادة للغوّاصات « Anti-u-Boat-committee » لرئيس الوزارة .

وحكم « تشرشل » لصالح قيادة البحرية .

ويتابع « روسكيل » ، برأيي لقد نجونا بقليل جدا ، من هزيمة في الاطلسي في ربيع ١٩٤٣ . او لم نكن نتكبّدها بحيث ان التاريخ كان يعزو سببها الرئيسي لغياب اسطولين اضافيين من طائرات « بمدى عمل كبير جدا » في حماية المواقب .

هكذا اذاً ، في نهاية اذار (مارس) ١٩٤٣ حشدت الحكومة البريطانية قوّاتها لقهر الغوّاصات . وبعد ثلاث سنوات ونصف من الحرب كنا قد اوصلنا بريطانيا الى حافة الهزيمة في الاطلسي ، وذلك فقط بنصف عدد الغوّاصات التي لم نكن قد توقفنا عن المطالبة بها . وكانت حملة الغوّاصات ، وبلا ريب ، كذلك الحرب بجمليتها قد اتّخذت ، اذاً ، مجرى شتلتا تماما ، لو كنا قد بدأنا ببناء غوّاصات منها بتواتر حثيث عقب رفض المعاهدة البحرية الانكلو- المانية في ربيع ١٩٣٩ ، او على ابعد تقدير ، في بدء الأعمال الحربية ليتمكن استعمالها قبل فوات الأوان .

وفي الحقيقة لم تكن حكومتنا قد حفظت اياً من دروس الحرب العالمية الأولى . ومن جديد كنا قد دخلنا الحرب بعدد غير كاف من الغوّاصات ولم نكن قد عملنا شيئاً لتطويرها لأن الادارة السياسية ومستشاريها في الجيش والطيران كانوا يعتقدون بإمكانية الفوز في البرّ بهذه الحرب ، على ابعد تقدير ، في نهاية العام ١٩٤٢ ، حيث كانت اكبر قوى بحرية تشكل خصمنا الرئيسي .

ويعود قبل كل شيء ، نجاح هذه الوسائل الدفاعية الجديدة او المعززة - حاملات طائرات الماكنة ، ومجموعات الاسناد ، وطائرات بمدى عمل كبير جدا - لانجاز رادار محسن ، عامل على الموجة ١٠ ستم . وكان يسمح بكشف ومهاجمة الغواصات على سطح الماء في كل ظروف الجو والرؤية .

واصبح جليا التغيير الذي احدثه ، عبر عملية منفذة في منتصف آذار (مارس) ١٩٤٣ في انحاء « أسور » ضد موكب امريكي مرسل الى المتوسط . وكان يجب محاولة كل شيء من اجل إغاثة مجموعتنا في رأس الجسر التونسي التي كان وضعها يتفاقم مع تقادم الزمن . وكذلك بذلنا جهدا لاكتشاف السفن التي كانت تنقل تعزيزات وعتادا لاعدائها (مجموعتنا) في الاماكن الخالية من المحيط .

وفي ١٢ آذار (مارس) تقدّمت المجموعة « Anverzagt » المنتشرة بحاجز على ٥٠٠ ميل جنوب غربي « أسور » ، نحو الغرب لقتال واحد من هذه الماكنة . رأته الغواصة يو- ١٣٠ (الملازم بحري « كيلر Keller ») وبلغت عنه في المساء نفسه ولكنها دُمرت في اثناء تلك الليلة . وامكن استعادة الاعتراض ثانية في ١٤ ، بعد تشكيل خط انارة جديد .

وكانت حينذاك تسع غواصات بالقرب من الموكب ولكنها لم تنجح في الاقتراب من سفن النقل . ومع ذلك لم يكن يوجد اية حراسة جوية ولكن مدمرات الموكب قد كشفتها في الرادار منذ ان ظهرت في الافق ، يعني على مسافة ما بين ١٠ و ١٥ ميلا وصدتها وطاردتها بالقنابل .

وامام هذا الوضع ، امرنا الغواصات بالاعتراض على دخان السفن او باجهزتها الكشفية الخاصة دون الدخول في مدى اجهزة المدمرات ، وبعد بلوغ موقع متقدّم بما فيه الكفاية كانت ستغطس قبل ملاحظة رأس الموكب وستهاجم من تحت الماء . طبعاً كانت فرصها بالنجاح ستنقص بشدة لأن الموكب كان يجري تعرّجات .

ومع ذلك تم الحصول على نتائج . فلقد اغرقت اربع سفن اي ٢٨٠١٨ طناً واضرت سفنا اخرى منها . وبدءاً من ١٧ شاركت طائرات آتية من جبل طارق ، بالدفاع . والزم تدخلها فض العملية في ١٩ الشهر . وكانت هذه التجربة تبين انه ، على الأقل في مناطق الجوّ الهادئ ، الملائمة لعمل الرادار ، كانت المراقبة العائمة تكفي لوحدها لإعاقه اقتراب الغوّاصات على سطح الماء كثيراً ، وان لم يكن جعله مستحيلاً .

ونجح ايضا قسم من المجموعة « انفرزات » في مهاجمة موكب في نهاية آذار (مارس) ما بين « الكاناري » والساحل الافريقي ، وفي اغراق ثلاث سفن بمناورات تحت الماء . وفيما بعد ، جعلت طائرات من البر ، الدفاع فعلاً جدياً انه في اثناء مطاردة من اربعة ايام لم تستطع غوّاصاتنا الاقتراب مطلقاً . وتلقت كلها تقريباً قنابل وقذائف . وتوجب على ثلاث منها مصابة بخطورة ، الانكفاء نحو منطقة حيث لم تكن تمر اية سفينة .

حتى في القطاعات البعيدة ، مثلاً جنوب شرقي « ترينيداد » لاحظنا النمو نفسه في فاعلية الدفاع بفضل الرادار . وافادت الغوّاصة يو- ١٥٠ (الرائد البحري « نيتزيل Neitzel ») من الفرصة الملائمة التي سنحت في ٨ آذار (مارس) في عرض بحر « كاين Cayenne » . وفي غضون مطاردة دامت يومين اغرقت من احد المراكب ثلاث سفن اي ١٨٢٤٠ طناً واضرت خمس سفن اخرى اي ٣٥٨٩٠ طناً . اوضح حادث السفن الخمس التي لم تدمر الاذى المسبب لعملياتنا بالاشتغال السيء للمشاعل المغنطيسية للطوربيدات . وكان هذا المشعل وحده يعطي الثقة في تدمير هدف بطوربيد وحيد .

وفي رأس الرجاء الصالح ، كمعدل وسطي لم تُغرق كل غوّاصة الا سفينة او سفينتين . ونجحت فقط الغوّاصة يو- ١٦٠ (النقيب البحري « لاسين Lassen ») في تدمير اربع سفن اي ٢٥٨٥٢ طناً والاضرار بسفيتين أي ١٥٢٢٤ طناً من موكب مصادف جنوبي « دوربان » .
« Durban » .

وفي اثناء معارك اذار (مارس) الكبيرة استنفدت اعداد مرتفعة من الغوّاصات وقودها وطوربيداتها الامر الذي اجبرها على العودة الى قواعدها . ونتج عن ذلك فراغ في الاطلسي الشمالي مع مطلع نيسان (ابريل) . وفي منتصف الشهر فقط تمركزت المجموعة « مايز Meize » (قُرُقَف) في الشمال الشرقي لرأس « راس Race » . واجتازت آنذاك الاطلسي عدة غوّاصات اخرى في طريقها الى قطاعاتها . واكتشفت واحدة منها موكباً متّجها نحو الشرق ، على مسافة ٤٠٠ ميل الى الشمال من « اسور » أي بعيدا الى الجنوب . وكان ذلك الموكب « هـ . اكس - ٢٣٣ HX-233 » الذي كان قد أمر بهذا التغير المهم في الطريق من اجل تجنبه الغوّاصات المفترضة على طريق الشمال .

فأرسلنا نحوه اربع غوّاصات اخرى مُبحرة على انفراد ، لحقت به بعد اربع وعشرين ساعة ، ويسبب الهدوء الدائم الذي يخيّم في هذه المنطقة إكثيْفَتْ في الحال بالرادار وهوجت بالقنابل من قبل الحراسة التي كانت تُعزّزها مجموعة الاسناد « اوفافا Offa » الموجودة في كل مكان . واغرقت سفينة زنة ٧٤٨٧ طناً ولكنها خسرت الغوّاصة يو - ١٧٥ (الرائد البحري « برانس Bruns ») .

وسلك موكب آخر متّجهاً نحو انكلترا هذه الطريق الجنوبية واكتُشف في ١٨ نيسان (ابريل) من قبل غوّاصة . وكان ينبغي على الانكليز العلم بوجود المجموعة « مايز » بعيداً الى الشمال . امتنعت عن مهاجمته بالغوّاصات القلّة التي كانت في هذه الانحاء بسبب الطقس الهادئ وغير المؤاتي اكثر مما ينبغي . ودوّنت في مذكراتي :

« تُسجّل الخسائر المُتكبّدة في هذه المنطقة المرتفعة اكثر بكثير مما ينبغي بالنسبة للنتائج ، ضد مثل هذه العملية » .

السؤال الذي كان يطرح ، هو معرفة ما اذا كان يجب نقل المجموعة « مايز » التي كان الموكبان قد تفادياها سابقا . وهل كان الموكب التالي

« هـ . اكس - ٢٣٤ » سيفعل الشيء نفسه او بالاحرى كان سيمرّ في الشمال لأن الموكب « هـ . اكس - ٢٣٣ » كان قد اتصل في الجنوب بغوّاصات ؟ وحلّت المسألة برقية مفكوكة الرموز من قبل الشعبة « ب » : انطلاقاً من الرأس « راس » كان الموكب « هـ . اكس - ٢٣٤ » سيصعد مباشرة الى الشمال لتجنب المجموعة « مايز » كذلك ولكن عبر الغرب .

فأرسلنا هذه المجموعة بسرعة قصوى نحو الشمال الشرقي واكتشف الموكب في ٢١ نيسان (ابريل) . وفي آن معاً ، اكتشفت واحدة من غوّاصاتنا موكباً آخر متجهاً الى الجنوب الغربي وهاجمته . فذُمرت ثلاث سفن شحن أي ١٣٤٢٨ طناً ولكن الضباب والثلج اضاعا اعتراض الموكبين في سهرة هذا اليوم نفسه .

غير ان الغوّاصة يو- ٣٠٦ (النقيب البحري « تروثا Trotha ») التي كانت تُجري رحلتها البحرية الحربية الأولى عثرت ثانية على الموكب « هـ . اكس » في ٢٣ ونجحت في تعقبه بمهارة فائقة ، رغم الدفاع والرؤية السيئة بحيث ان غوّاصات اخرى استطاعت الالتحاق في النهار . ولكن حال الطقس - الشتاء و البارد ، والثلج والضباب - دون الفوز بانتصار عظيم . وأغرقت سفينتان اي ١٧٣٩٤ طناً وتضررت ثلاثة زنة ٥٣١٣ طناً ، وخسرنا الغوّاصة يو- ١٨٩ (النقيب البحري « كورير Kurrer ») والغوّاصة يو- ١٩١ (النقيب البحري « فين Fiehn ») .

وكان حظنا اوفر امام الـ « فريتاون Freetown » في نيسان (ابريل) ١٩٤٣ . ولقد ذُمرت خمس سفن مبحرة على انفراد في الجوار القريب جداً من المرفأ . وبالإضافة لذلك ، قامت الغوّاصة يو- ٥١٥ (النقيب البحري « هينك Henke ») بمأثرة رائعة جداً :

« ٣٠ نيسان (ابريل) الساعة ٢١ . وعلى مسافة ٩٠ ميلاً جنوبي « فريتاون » ابخرة في متناول النظر على ١٤٥ ، مسافة ١٥ ميلاً . هذا موكب متجه الى الشمال الغربي مؤلف من ١٤ سفينة شحن ضخمة ، محملة

بثقل ، بمتوسط ٦٠٠٠ الى ٧٠٠٠ طن ، محمي بثلاث مدمرات وخمس خافرات . ابتعدت تحت غطاء من المطر القليل للمهاجمة من الوراء كون الدفاع قويا اكثر مما ينبغي في المقدمة وعلى الجوانب . اكتشفت « بالميتوكس Metoxe » بقوة ٤ بث استدلالات على الموجة ١٤١ ستم .

وما بين الساعة ٢٢,٥٦ و ٢٣,١ ، في ليلة مظلمة جدا وبرق شديد ، قذفت ستة طوربيدات بعمق خمسة امتار ، على خمس سفن شحن وناقلة نفط . واصابت كلها الهدف . ورمت خافرات الميمنة قنابل مضيفة وقذفت صواريخ مدمرة بانحناء صفر وخافرة ومدمرة اخرى على اليسار . غطست ونزلت ١٧٠ مترا . قنابل بمدى متوسط ، ضجيج غرق قوي ، حشوت ثانية ثلاثة انابيب قذف .

« اول ابار (مايو) - الساعة ١,٣٠ . سطح الماء . كنت قد وصلت مكان الهجوم ، حقل كبير من حطام السفن ممتد باتجاه الشرق الغربي . كثير من زوارق الانقاذ والطوافات حاملة مصابيح . وتشحن الناجين خافرة كبيرة . حاولت عبثا نفسها . لم اصادف اية سفينة متضررة وانطلقت وراء الموكب .

« الساعة ١٣,٥ ، استعدت الاعتراض في ليلة مظلمة كثيرا وبدأت الهجوم من جديد من المؤخرة .

« الساعة ٥,٤٠ ، قذفت ثلاثة طوربيدات بعمق ٧ امتار على ثلاث سفن شحن ضخمة التي ، لإصابتها ، بدأت تغرق ...

« الساعة ٥,٤٠ قبله مضيفة وصاروخ ، مدمرتان بانحناف ضئيل . غطست ، ونزلت فقط على ٨٠ مترا . قنابل ومعماق . اغطس بعمق اكثر . طبقات ماء ملائمة في هذه المنطقة الساحلية ، لم اكتشف . ضجيج وغرق سفن في الميمنة . عدة قنابل بعيدة » .

هذه هي ببساطتها ، رواية « هينك » ولكن اعتقد انه ، حتى

الجاهل ، يفهم اية مهارة واية رباطة جأش خارقة تتوجبان للحصول على نجاحات مماثلة . وبالبساطة نفسها بلغ عن تدمير ثمانى سفن مقدرة سعتها بـ ٥٠٠٠٠ طن . ووفق الارقام المنشورة من قبل الانكليز كان الامر يتعلق بوضوح بثمانى سفن مقدرة سعتها بـ ٤٩١٩٦ طنا .

منذ البدء لم اكن اتوقف عن تكرار القول لقباطني :

- كونوا دقيقين وحذرين في تقدير انكم نحن اسرة شريفة !

وفي هذه المناسبة لم يكن من الممكن الالتزام بذلك افضل من

« هينك » .

وفي نهاية نيسان (ابريل) اختفى فراغ الغواصات ، في منطقة العمليات . وكانت اربع مجموعات جاهزة في اول ايار (مايو) . هيئاتها على طرق المراكب التي كانت تجربة الاسابيع السابقة قد جعلتها مفترضة .

ومن اول ايار (مايو) لغاية ١٣ منه ، بحثت عشراً ثلاث من هاه المجموعات ، شرقي « الارض - الجديدة » عن موكب ، كانت احدى الغواصات قد اكتشفته بالتوجيه الاشعاعي . فتجنّبها هذا الموكب من الغرب منفذاً تحويلاً ممتازاً للانظار - ابتعدت مجموعة اسناد نحو الشرق ورمت قنابل انارة - الذي شدّ غواصاتها في اتجاه خاطئ .

ففي حين كنا ننوي تحريك تشكّلنا الضال سابقاً ، ظهر موكب آتٍ من الشرق في وسطه الملائم ، خالقاً وضعاً مؤاتياً للغاية . هاجت احدى عشرة غواصة في غضون الليلة الأولى واغرقت خمس سفن . بلا ريب تفرقت السفن الاخرى لأننا لم نجد في اليوم التالي الا بضعة مجموعات محروسة بشدة بمدفّعات . وكما نعرف اليوم ، التحقت خمس من هذه السفن بـ « سان جان الارض - الجديدة » والحقت كذلك بمجموعة المراكبة الاولى مقدرة بخمس سفن حربية . وأنت من « ايسلندا » طائرات بمدى عمل بعيد . ورغم هذا الدفاع القادر بامتياز ، اغرقت اربع سفن اخرى في نهار ٥ ايار (مايو) . وفي المساء كانت خمس عشرة غواصة تعترض الامر الذي كان يتيح انتظار

تنصارات جديدة ، وربما بضمن باهظ في غضون الليل .

وكننت قد دَوَّنت في مذكراتي، « قبل ساعتين تقريبا من حلول الظلام استقرت فجأة ضبابية وتكثفت بسرعة مبددة فرصنا في النجاح . ففقدت الغواصات تقريبا كل اعتراض وشوهد الموكب للمرة الاخيرة في الساعة ٤ صباحا . ولو كانت هذه الضبابية قد وقعت ما بعد ست ساعات كنا سنقوم بلا شك بتدميرات اخرى ولكنها منعت كل هجوم . ولم تلتق الغواصات الخمس عشرة الاالقنابل وقُصفت ست من بينها بمدافع المدفعات التي لم تكن تشبه بوجودها ، وكانت توجد بشكل ظاهر في حالة نقص خطير ، بدون وسيلة للتهرب من الاكتشاف .

والغينا العملية . وخسر العدو ١٢ سفينة اي ٥٥٧٦١ طناً ولكن كان علينا ان نحزن على الغواصات السبع . ولم تكن خسائر بهذا القدر من الارتفاع مقبولة مطلقا ، وكذلك فلقد اعتبرت هذه المعركة كهزيمة . واستخلصت منها نتيجة اخرى : لا يجعل فقط الكشف بالطائرات والخافرات هجومات غواصاتنا صعبة للغاية ولكن يوفر ايضا للعدو الامكانية ، التي يبدو انه استثمرها الى الحد الاقصى ، في اكتشاف تشكُّلنا والتهرب منه .

إذا فهو قادر ان يفقد الغواصة صفتها الأكثر جوهرية : « عدم قابلية الحجز » .

وكما نعرف اليوم ، كانت الخافرات مزودة آنذاك برادار جديد عامل على الموجة ١٠ سنتم التي لم تكن اجهزة الاستقبال في اجهزتنا اللاسلكية تتيح اكتشافها . إذا ، كانت غواصاتنا تفاجأ دائما، ولم يكن من الممكن بعد مهاجمة المراكب في رؤية سيئة الا بقدر ما كانت ستمتلك جهاز استقبال ، مستجلا البث على طول الموجة الجديدة .

ومن ٩ لغاية ١٣ ايار (مايو) قمنا بالتجربة نفسها مع الموكبين « ه . اكس - ٢٣٧ » و « اس . ث - ١٢٩ » . وفي حالة هذا الاخير مثلا ،

لما كانت ظروف الرؤية ممتازة « كُشِفَتْ وَصُدَّتْ احدى عشرة غَوَاصَة مُعْتَرِضَة ، في النهار ، من قبل الخافرات كما دَوَّنت في مذكراتي . وكانت النسبة المئوية قد ارتفعت استثنائيا . وبيِّنَ ذلك انه توجَّب على العدو اكتشاف كل الغَوَاصات الموجودة في الجوار بدقَّة مدهشة . وكون الأمر لم يكن قد حدث قطعاً بهذه الدرجة ، ليس مستبعدا ان يكون الانكليز قد عملوا بجهاز كشف من نوع جديد ، عامل بنجاح بشكل خاص . . . »

واغرقتنا فقط خمس سفن لهذين الموكبين اي ٢٩٠١٦ طنا ولكننا خسرنا ثلاث غَوَاصات . واعاقت كثيراً اجهزة حاملة الطائرات « Biter بيتر » الهجومات اثناء ثاني نهار العملية ، في حين تبيَّنت المواكبة فوق سطح الماء قدرتها على ايقاف هذه الهجومات بكشفها المبكر جدا لغَوَاصاتها .

وكذلك تجلَّى التفوق المكتسب من قبل الدفاع العدو ، بوضوح اكثر ، عند التقاء الموكبين التاليين : الموكب « اس.ث - ١٣٠ » والـ « هـ . اكس - ٢٣٩ » . فلقد قاومت المواكبة بشكل بارز باتصال مع مجموعات الاسناد المدربة خصيصاً على مقاومة الغَوَاصات وقد اُضيف الى ذلك الحراسة الدائمة الممارسة بأجهزة حاملات الطائرات ، والطائرات ذات مدى العمل الكبير . واقع ان كل الخافرات كانت تملك رادارا من الطراز الجديد وقنابل اثقل ومقنبلات افضل . ولم يكن من الممكن بعد مهاجمة الموكب . ولم يخسر الموكب « اس.ث - ١٣٠ » والموكب « هـ . اكس - ٢٣٩ » اية سفينة ، ولم اعلم الا تدريجيا بخسائرننا الخاصة المتكبَّدة ، في هذه الايام الحاسمة من شهر ايار (مايو) ١٩٤٣ بالقرب من هذين الموكبين وعلى الطرقات المؤدية الى كل قطاعات العمليات الاخرى وخاصة في خليج « غاسكونيا » وفي ممر « اسلندا » وفي الاطلسي الشمالي ، وكانت قد تعاضمت فجأة . وفي ٢٢ أيار (مايو) كانت ٣١ غَوَاصَة من غَوَاصاتنا قد سبق ان دُمِّرت ، رقم مرتفع بشكل مخيف ، فاجأنا كلياً ، لأنه رغم اكبر فاعلية للدفاع العدو لم نكن قد لاحظنا ازدياد خسائرننا . ولقد كانت بالنسبة المئوية للغَوَاصات الموجودة كل شهر في البحر :

١٩٣٩	١٧,٥٪
١٩٤٠	١٣,٤٪
١٩٤١	١١,٤٪
١٩٤٢	من كانون الثاني (يناير) لغاية حزيران (يونيو) ٣,٩٪
١٩٤٢	من تموز (يوليو) لغاية كانون الأول (ديسمبر) ٨,٩٪
١٩٤٣	من كانون الثاني (يناير) لغاية آذار (مارس) ٩,٢٪

أذاً ، كانت الخسائر الأكثر شدة ، خسائر الأشهر الأولى لبدء الأعمال الحربية الامر الذي كان ينتج عن نواقص الغواصات التقنية وقلة تجربة الطواقم ، واضعفتها ، خسائر النصف الأول من عام ١٩٤٢ عند القتال في المياه الأمريكية حيث الدفاع لم يكن منظماً .

أذاً ، بوضع هاتين العقبين جانباً ، كنا قد خسروا لغاية نهاية ١٩٤٢ ١١,٢٪ من الغواصات الموجودة كل شهر في البحر وبالتالي كانت خسائر النصف الثاني من عام ١٩٤٢ تظل أدنى من هذا المعدل .

ومنذ بدء عام ١٩٤٣ ، كان الجهد قد وُجّه بشكل خاص ضد المراكب . وهذا ينجم عن النسبة المثوية للدمار المسبب لهذه الأخيرة بالنسبة للمجموع . وقد كان في النصف الثاني من عام ١٩٤٢ ٣٩٪ وبلغ ٧٥٪ في الثلاثة اشهر الأولى من عام ١٩٤٣ . مع ذلك كانت خسائرونا قد زادت قليلاً منتقلة من ٨,٩ الى ٩,٢٪ . ولم يكن بوسع اي شيء ان يسمح بتوقع النمو العنيف الذي كنا نلاحظه .

ولقد سبق ان عرفنا ، مرارا ، هزائم وازمات . وهي محتومة في الحرب ولكن كنا نذلّوها دائماً لأن غواصاتنا كانت تحافظ على قيمتها في المعركة ، وكان الوضع يتغير . وكان الرادار ومحاصة رادار الطائرات ، يلغي عملياً هذه القيمة بالنسبة للهجمات على سطح الماء . ولم يعد بعد تكتيك قطيع الذئاب قابلاً للتطبيق في الاطلسي الشمالي ، مسرح العمليات حيث كانت الحراسة الجوية الأشد . وقبل استئنافه كان يجب اعادة القيمة لغواصاتنا .

واستخلصت من ذلك ، النتائج ، اثناء اخلاء الاطلسي الشمالي .
ففي ٢٤ ايار (مايو) امرت الغواصات ببلوغ منطقة جنوب غربي « اسور »
مع اخذ كل الاحتياطات الضرورية .
وكنا قد غلبنا على امرنا في معركة الاطلسي .

ويكتب « روسكيل » لم تبلغ المعركة في اي وقت الضخامة نفسها ولا في
اي وقت اصبحت نتيجتها متأرجحة كما في ربيع ١٩٤٣ . اذاً ، من الحق
التأكيد بأن النصر الذي سبق ان حقق شكل احد منعطفات الحرب
الحاسمة .

« وبعد خمسة واربعين شهرا من القتال المتواصل ، بعنف وضراوة
سوف لن يكون باستطاعة الاجيال القادمة تصوورها ، كان الدفاع على سطح
الماء والجوي المنظم من قبل اكبر قوتين بحريتين في العالم قد اخذ حرب
الغواصات ، قبل كل شيء ، بفضل الرادار الجديد .

الفصل الثاني عشر

عملي بوصفي قائداً عاماً للبحرية

١ - مسألة العتاد

بعد مباشرتي لوظيفتي كقائد عام ، لم يطرأ أي تغيير اساسي على المهام المحددة للبحرية .

وكان وجود الشعب الانكليزي ، نفسه ، يتعلق بمواصلاته البحرية ، وكان الحفاظ عليها سالكة يشكل الشرط المسبق لكل خطة الحرب من جانب الانكليز والاميركان .

وكانت القوتان البحريتان الكبيرتان تمتلكان طاقة هائلة . وتكمن المشكلة بالنسبة لهما ، بنقل رجال وعتاد عبر البحر الى حيث كانتا بحاجة لذلك ، وكان ذلك حجر الزاوية لكل عملهما .

وكما في السابق ، توجب على هدفنا الرئيسي منعها عن ذلك ، بكل الوسائل التي كانت بحوزتنا ، وبعبارة اخرى ، بقيت ملاحقة السفن المهمة الاساسية للبحرية الالمانية ، وبقيت الغواصات من بين هذه الوسائل الأكثر فعالية بما لا يقاس . واصبح همي الأول اذن ، تكثيف حرب الغواصات في كل حدود الممكن .

ولم يكن خصومنا في ذلك الوقت ، يرون الوضع بشكل مختلف . ففي كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ ، في مؤتمر « كازابلانكا Casablanca » اتفقوا على ان : اول هدف للحلفاء يجب ان يكون القضاء على الغواصات وان تكون اهم اهداف الهجوم الجوي قواعد الغواصات والاحواض حيث كانت تصنع .

وفي شباط (فبراير) اللاحق ، رددت الصحافة البريطانية اصداء هذه القرارات : لقد وصفت الغوصة بأنها « العدو رقم ١ » وطالبت بتركيز الجهود للفوز نهائيا بمعركة الاطلسي . وكان على هذه الجهود ألا تتناول فقط القتال المباشر بل كذلك بناء السفن التجارية .

وكنا نعتقد آنذاك ، انه يوسع الانكليز والامريكان ، منذ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٢ ان بينوا اكثر مما كنا ندمر ، وحسبنا ان وزن بحريتهم كانت ستزيد حوالى ٥٠٠ الف طن في كانون الأول (ديسمبر) وكانون الثاني (يناير) .

وكما نعرف اليوم ، لقد كنا مخطئين . فهذا الوزن لم يكف عن التناقص حتى تموز (يوليو) ١٩٤٣ وبدءاً من ذلك الحين فقط ، بدأت الانشاءات الجديدة تفوق التدميرات .

« ولو لم يكن قد تحقق هذا الانتصار في بناء السفن التجارية ، يكتب « روسكيل » ، لذهبت سدى التضحيات المقدمة من قبل مدفعات الحراسة والطيران وطواقم السفن التجارية ، ولقد بقي النصر النهائي متأرجحاً طالما كان العدو يغرق من السفن اكثر مما كنا نستطيع ان نبني . ولقد كان الالمان يدركون ذلك تماماً » .

ونظراً لقناعتنا الخاطئة ، كنا نعتقد ، منذ شباط (فبراير) ١٩٤٣ اننا لم نكن نستطيع مطلقاً ان نتصر في حرب الوزن هذه ، ضد اكبر قوتين بحريتين . ومن المحتمل جداً ، انه كان قد فات الأوان كثيراً . فالحكومة الالمانية ما عرفت كيف تخوض معركة الاطلسي بكل الفعالية الضرورية منذ بداية الأعمال الحربية ولا حققت في الوقت المطلوب الوسائل اللازمة لتكسب المعركة . غير انه ، حتى وان لم نكن نستطيع ان نأمل بقطع خطوط المواصلات البحرية ، جلياً ، كان يتوجب متابعة هذه المعركة لأنها كانت ما تزال وسيلتنا الهجومية الوحيدة وكانت تسمح دوماً بانزال خسائر جسيمة بخصوصنا .

ومن حيث الوضع العام ، فقد كنا في شباط (فبراير) ١٩٤٣ في حالة الدفاع : على الجبهة الشرقية امام الضغط السوفيياتي الساحق ، وعلى « رأس الجسر Tête de pont » التونسي امام هجمات الانكلو - ساكسون . وكانت حرب الوزن مفيدة ، حتى في هذه الميادين ، وذلك بتخفيض مؤونة افريقيا الشمالية وبالتأثير على تسليمات العتاد المهمة المقدمة الى روسيا من حلفائها .

وكان دفاع العدو قد تحسّن لدرجة لم نعد نستطيع معها ان ننزل خسائر ملموسة في معركة الاطلسي ، وكان يتوجب الآن تخفيف متابعة ضغطنا على خطوط المواصلات البحرية وذلك من اجل تجميد الخصم وتحديد الوسائل التي كان يمكنه استخدامها في موضع آخر .

وكان يُقرأ في مُدْكرة صيغت بهذا الصدد من قبل قيادة اركاني : « ان القطع البحرية المتعدّدة المستخدمة في القتال الحيوي ضد الغوّاصات تتطلب كمية ضخمة من الحديد والعتاد وتمتصّ قسماً مهماً من طاقة الحرب . فلو كُفّ التهديد المفروض بحرب الوزن فإن كل هذه الطاقة كانت ستصبح حرةً لستخدم في جهة اخرى » .

وكان لهذا التثبيت للوسائل العدوّة ، مضاعفاته ليس فقط على الوضع البرّي وخاصة الجوي ، ولكن ايضاً في ميدان الحرب البحرية . فما ان يتوقف حتى يستطيع العدو ان يتصرف بعدد مرتفع من القطع الخفيفة لمهاجمة مواصلاتنا البحرية نفسها ؛ ولكان تمّ التفوق على دفاعنا الساحلي وهو سابقاً ضعيف جداً ، ولكانت النروج التي يتوقف تموينها كلياً على طريق البحر ، قد سقطت ، حتى بدون ان يتم اجتياحها .

وكان يتوجب اذن الحفاظ على التأثير الذي تمارسه حرب الوزن .

« حتى ولو توجّب على حرب الغوّاصات ألا تتجاوز الصعوبات الحالية وتستعيد انتصاراتها السابقة ، يجب تركيز كل الجهود على الغوّاصات لأنها تُدمّر أو تُثبّت قسماً من الطاقة العدوّة اكبر بكثير من استهلاك الوسائل التي

تجسدها هي . . . »

غير انه كان للبحرية ايضاً مهام دفاعية . وكانت هذه المهام تتضمن المراقبة والدفاع بالمدفعية عن الشواطىء المحتلة من قبلنا والحفاظ على الطرقات في « المجال الساحلي » الواقع مباشرة امام هذه السواحل .

فمن الحدود بين النروج وفنلندا ، شرقي رأس الشمال حتى المياه الاقليمية السويدية في « سكاجيراك Skagerrak » كان علينا ان ندافع عن ٢٢٠٠ كلم من الساحل . وكان ساحل الدانمارك وهولندا وبلجيكا وفرنسا على المانش والاطلسي اطول . وكانت المهمة نفسها تفرض نفسها في البلطيق على الشاطئ الفرنسي على المتوسط ، وفي « دلماتيا Delmatie » وفي اليونان وعلى القسم الذي كنا نحتله من ساحل البحر الاسود . وكانت البحرية هناك مسؤولة عن المرافىء ، بينما توجب على الجيش تأمين الدفاع عن المجالات التي تتوسطها . وكنا نساعد في ذلك ببطاريات مدفعية مركزة في اهم النقاط ، ولكن كان عليه ان يحضر ويوجه بجمل الدفاع عن الساحل .

وكانت مراقبة المجال الساحلي تتسم بأهمية خاصة . فبدونها ما كانت تستطيع غوّاصاتنا ولا زوارقنا السريعة الدخول الى المرافىء ولا الخروج منها . وللمحافظة على هجومنا كان من الضروري حماية هذا المجال من الألغام والغوّاصات والطائرات العدوّة .

وكانت غوّاصاتنا لدى مغادرتها لقواعدها الى عرض البحر ، تُرافق بكاسحات الغام وطوّافات و« سبربريشر Sperrbrecher »^(١) وكانت تُلاقي حراسة ماثلة اثناء العودة ، في مواعيد محدّدة ، لاجتياز المنطقة القليلة العمق الخطرة بنوع خاص . وعلى سبيل المثال ، كان هناك في عام ١٩٤٢ ، ١٠٢٤ مواكبة من هذا النوع ، بالاضافة الى غيرها ، وخاصة لحراسة تلك

(١) سفن خاصة معدّة لازالة الالغام بتفجيرها (ملاحظة من المترجم الى الفرنسية) .

التي تخترق الحصار والتي كانت تأتي بالمواد الأولية الثمينة .

وكان لقواتنا الخفيفة مهمة اكثر اتساعا ايضا في حماية خطوط المواصلات بين المانيا والبلدان المحتلة ، حيث كان يمرّ تموين قوّاتنا المسلّحة ، وحيث كان يتمّ الاتصال الاقتصادي مع هذه البلدان . ومن هذه الناحية كانت النروج معزولة تماما . فالمواد المعدنية الآتية من « كيركنس Kerkens » و« نارفيك Narvik » ، ومنها معادن هامة آتية من « بتسامو Petsamo » كالنيكل Nickel » والنحاس والالمنيوم ، كانت تمرّ بمحاذاة الشاطئء النروجي . وكذلك كانت حال واردات السمك الى المانيا ، والتي كانت مقدّرة في عام ١٩٤٣ بـ ٥٠٠ الف طن .

وفي عام ١٩٤٢ فقط من اجل حاجات « الويرماشت » في النروج ، مرّ عبر الطريق البحري : ٢٣١١٩٧ جنديا و٨٩٧٤ عربية و٧١٩٢ حصاناً و٩٠٧٨٢٢ طناً من العتاد .

وكذلك كان يجب تأمين تموين القوّات المسلّحة في فنلندا وفي بلدان البلطيق ، وواردات المعادن الهامة جدا بالنسبة لصناعاتنا وحركة المرور الاقتصادية على الشاطئء الدانماركي والالمني .

وفي بحر الشمال ، كانت الملاحة الساحلية تستخدم خاصة لايصال معدن الحديد السكندينا في الى مرافئ الشمال - الغربي من المانيا وهولندا ، حيث كان يُرسل من هناك عبر الانهار نحو المناطق الصناعية في رينانيا Rhénanie » و« وستفاليا Westphalie » . وبالمقابل كانت تنقل الفحم و« الكوك Coke » الى اوروبا الشمالية . وكان اقتصاد البلدان السكندينا في في ذلك الوقت يتعلّق بكامله بالفحم الالمني .

وكان لدينا مهام مشابهة في البحر المتوسط . وكان يتوجب تموين تونس و« كريت Crete » عبر المعارك المستمرة وحماية حركة المرور على الساحل الفرنسي على المتوسط وعلى ساحل اليونان . وحتى في البحر الاسود كانت 'ت بحرية تحمي تموين الجيش' .

وكانت مقدرة البحرية على انجاز هذه المهام تتعلق بعدد وقيمة الوسائل التي كانت تتصرف بها ، أي بالمستوى الذي كانت الصناعة تصنع به هذه الوسائل .

ولم يكن يوجد بعد في مطلع عام ١٩٤٣ ادارة موحدة لانتاج المعدات الحربية . وكان يتوجب على البحرية والطيران ان تصنعا بنفسيهما المعدات التي هما بحاجة اليها . وكان وزير التسليح « سير Speer » يهتم فقط بحاجات القوات البرية .

ولهذا فقد كان للبحرية احواض ومعامل معينة . وكانت طاقة الانتاج واليد العاملة المتخصصة ، موزعة بدقة بين قوى السلاح الثلاث . وكان « مركز التخطيط » وهو جهاز انشأته وزارة التسليح ويديره « سير » ، وحيث كان الماريشال « ميلش Milch » يمثل « اللوفتواف » يوزع المادة الاساسية ، الفولاذ .

ولم يكن للبحرية ، عند مباشرتي لمهامي ، ممثل في هذا الجهاز ، مع انه كان عليها هي ان تصنع عتادها مثل الطيران . وكانت ترسل طلبات حاجتها من الفولاذ ، خطياً وهي طلبات ما كانت تستجاب الا جزئياً . ومن جهة اخرى ، كان من المحتم ، ان يخف أو على الأقل ان يتباطأ انتاج الغواصات وسفن الحراسة والاسلحة ، خاصة بعد تعرضنا للقصف ، لأن المصانع التي تعمل من اجلنا لم يكن بالامكان نقلها الى مكان آخر او زيادتها .

وبطبيعة الحال كان سلاح البر وسلاح الجو « اللوفتواف » يهتمان فقط بمصالحهما ، وبما ان وزير التسليح وقائد الطيران ، كانا على مقربة من مصدر القرار ، فلم تكن البحرية تحصل ابداً على ما كانت تحتاجه .

وفي ٣٠ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ ، لدى مباشرتي مهامي ، بلغني انه كان يلزما في شباط (فبراير) ٤٠ الف طن من الفولاذ زيادة عما كان خصصا لنا . وبما ان « سير » لا يستطيع تغيير التوزيع المقرر سابقا ، بدون

موافقة « هتلر » تقدّمت من هذا الاخير بطلب زيادة ، ووافق عليه . ولم اكن بالطبع ، استطيع تجديد هكذا محاولة في كل شهر . لذلك لجأت الى دراسة واسعة جدا ، حول حاجات البحرية من القولاذ .

وكنا في بداية الحرب قد استلمنا ١٦٠ الف طن شهريا ، و١٧٧ الف عام ١٩٤١ ، ولكن حصّتنا كانت قد تدنّت في عام ١٩٤٢ الى ١١٩ الف طن وذلك على الرغم من زيادة الانتاج العام . وهكذا لم تستطع البحرية ان تبني الا ١٩,٨ غوّاصة شهريا بدلا عن ٢٢,٥ غوّاصة كما كان مقررا . وكانت قد تأذّت اكثر السفن الخفيفة - « نسافات Torpilleurs » و « الزوارق المزوّدة بمحرّك واحد Vedettes » و « الكاسحات Dragueurs » و « الطوافات Patrouilleurs » و « سبريريش Sperrbrecher » و « القوارب المسطّحة Chaland » والخ . . . وانخفض بناؤها بنسبة ٤٦٪ .

ولانجاز برنامجنا لعام ١٩٤٣ - دون الحديث عن الزيادات التي كنت اريدها والتي سأحدث عنها ثانية - كان يلزمنا ١٨١ الف طن وهذا ما كان يمثل فقط ٦,٤٪ من الانتاج العام للقولاذ .

وقصدت « هتلر » مزوّداً بهذه الدراسة . فقرّر في ٦ آذار (مارس) ان تتلقى البحرية من بعد ٤٥ الف طن اكثر بالشهر الامر الذي كان يتيح على الأقل تغطية الحاجات الأكثر إلحاحا .

وكانت مسألة اخرى ، مسألة اليد العاملة قد أثرت سلبياً في المنشآت الجديدة وفي التصليحات . وكان حظر التصرف بالغوّاصات قد طال لعدم توافر العمال . وكان عدد الغوّاصات في البحر قد تناقص بشكل مواز لنفس رقم تدميرات الوزن . وفي عام ١٩٤١ ومطلع عام ١٩٤٢ كانت لا تزال النسبة بين عدد ايام البحر وعدد ايام الاقامة في الاحواض لغوّاصة ما من ٦٠ - ٤٠ . وكانت جهودي بوصفي قائداً عاما للبحرية قد بقيت دون جدوى ، نظراً لبقاء رئيس البحرية مكبلاً بهذه المسألة . مسألة اليد العاملة .

وكان مصدر النقص يكمن في تجنيد العمال المتخصصين من قبل

القوّات البرية ، الامر الذي كنت اجده منافيا للصواب . ولذلك كان اولئك الذين كانوا يُستبدلون بعمال غير مهرة او بمبتدئين كان يجب تعليمهم مهتهم بعناء .

وفي ٨ شباط (فبراير) عرضت هذا الوضع « لهتلر » وطلبت اليه اعفاء الشغيلة الضروريين لبناء الغوّاصات والسفن الحربية الاخرى والاسلحة ، من هذا التجنيد من قبل القوات البرية « كليا وبمنهجية » . وكنت قد قدّمت مشروع تنظيم في هذا الصدد ، وقّعه في ٩ بعد استشارة الوزير « سبير » والمشير « كيتل Keitel » .

وبفعل هذا الاجراء وزيادة حصّة الفولاذ اصبحت الشروط الضرورية لتنفيذ برنامجنا لعام ١٩٤٣ متحققة . ولكن كان جليا جدا ان هذا البرنامج كان سوف لن يكفي للمستقبل ، امام تطوّر وسائل الخصم الهجومية والدفاعية . فكان ينبغي علينا قبل كل شيء زيادة عدد غوّاصاتنا لاستعادة مستوى فاعليتها القديمة على الأقل بما ان مردودها الفردي كان قد انخفض . وكان يجب بناء غواصات اكثر وبسرعة اكبر .

وقس على ذلك بالنسبة للزوارق السريعة . فكان الساحل الفرنسي من « المانش » ملائماً كثيرا لاستخدامها . وبالمقابل على الساحل الانكليزي ، كانت تتألى السفن الآتية من الاطلسي ، والمتجهة نحو المرافئ المختلفة ، وتلك التي كانت تؤمن ملاحقة السواحل . وكان ينبغي علينا مهاجمتها مرارا بعدد من الزوارق مرتفع قدر المستطاع . والحال ان هذا العدد كان قد بقي على الدوام ضعيفا جدا ، فالانشاءات الجديدة تكاد تغطي الخسائر .

اذأ ، كان ينبغي ان يتناول الجهد الغوّاصات والزوارق السريعة .

وقد درست كذلك قيادة الاركان العامة وضع سفن الحماية والمراقبة . فهل كانت الانشاءات تغطي الخسائر هناك ايضا وهل كانت ستستمر بالقيام بذلك اذا ما هاجم العدو بشدّة اكثر مواصلاتنا على طول السواحل كما كان

متوقعا ؟ وهل كان يوجد عدد كاف منها لتأدية مهام الحماية التي كانت بلا ريب ستوسع ؟

ولقد بينت الدراسة ان الخسائر كانت سابقاً تفوقها في اغلب اصناف السفن وان البرنامج المقرر كان لا يكفي لتعويضها . اذاً ، امرت بتحضير برنامج اكثر تطوراً . ونص هذا الاخير على بناء ٣٠ غواصة بالشهر بدل ٢٢,٥ و ٧٢ زورقاً بالسنة بدل ٢٤ بدءاً من النصف الثاني من عام ١٩٤٢ وكذلك بناء ١٨ « نسافة » و ٧٤ كاسحة الغام كبيرة و ٧٢ كاسحة الغام صغيرة و ٣٠ طوافة و ٣٨ « سيربرشر » و ٩٠٠ قارب مسطح بالسنة .

وكان يوفق بين الضرورات العسكرية والامكانيات التقنية والصناعية . ولكن انجازه كان يتطلب تخصيص البحرية بـ ٣٠ الف طن اضافي من الفولاذ بالشهر وكذلك بزيادة ٥٥ الف عامل متخصص مع الاحواض الملائمة . ولم تكن حصتنا في الانتاج العام للفولاذ ستزيد بعد عن ٨,٣ ٪ . وعرضت هذا المخطط لـ « هتلر » في ١١ نيسان (ابريل) ١٩٤٣ . وتحقق من ان ارقامنا كانت مبررة تماما ولكنه صرح لي بأنه كان يعتقد بأنه من الصعب جداً سحب هذا القدر من العمال من الصناعة ، اذن كان من الأفضل تفويض هذه الاخيرة باجراء الزيادات المنصوص عنها . اما زيادة حصتنا من الفولاذ فكان البت بها يتعلق بوزير التسليح . ونصحني بالبحث مع « سير » عن وسائل انجاز برنامجي دون انتزاع عمال من المؤسسات حيث كانوا يعملون ، وكان هو نفسه سيناقتش مع « سير » و « روشلينغ Röchling » و « دويسبرغ Duisberg » ليري اذا ما كان من الممكن زيادة الانتاج العام .

ولقد دفعني هذا القرار للتساؤل عما اذا كان من الصواب في زمن الحرب ، ان تستمر البحرية بنفسها ببناء سفنها وبصناعة سلاحها في حين ان اكبر قسم من الصناعة كان خاضعاً لسلطة وزير التسليح الامر الذي كان يُغيّر جذرياً ظروف زمن السلم . وارتدت تكوين فكرة واضحة في هذا الصدد قبل لقاء « سير » .

وكان هذا الاخير يتصرف بـ ٨٣,٣٪ من الطاقة الصناعية واما الباقي فموزع بين البحرية والطيران . وكان يمكنه في حال دمار بعض المصانع للجوء لمصانع اخرى ، في حين كما كنت قد قلت ، فإن وسائلنا كانت محدودة بدقّة الامر الذي كان ينتزع منا هذه الامكانية . ومن اجل اصلاح المؤسسات المقصوفة ، كان يهتمّ قبل كل شيء بتلك التي كانت تعنيه مباشرة ، ومن هنا كانت تولد صراعات المصالح مع البحرية .

اقتنعت بأن هذا التنظيم لم يكن منطقياً وكان يسبّب لنا اكبر ضرر . ففي زمن الحرب على السلاح الاهتمام فقط بالقتال . ويتعلق بوزير التسليح اشباع حاجاته المادية مع مراعاة موافقة الحكومة ، وبالتالي الحاق اليد العاملة والمواد الأولية الضرورية ويفضل اكبر مرونة في عمله ، تفادي العجز المحتمل .

وطلبت الى « سير » اذا ما كان سيقبل مسؤولية اشباع الحاجات المتزايدة للبحرية . وبعد دراسة المسألة اجابني بالايجاب اذا كان « هتلر » يوافق على تعطيل جزئي للانتاج الصناعي المدني الامر الذي كان ضروريا من اجل عدم تخفيض برامج القوّات البرية والطيران .

واعطى « هتلر » هذه الموافقة . وعليه عقدت اتفاقاً مع « سير » . وكان بموجبه ، هذا الاخير سيتعهد ببناء سفننا . ولملاءمة هذه الاخيرة مع امكانيات صناعتنا كانت ستؤلف « لجنة انشاءات بحرية » من ضباط ومهندسين من البحرية وممثلين عن الصناعة ووزير التسليح . وكان سيراها فريق اول بحري معين من قبلي . وكانت ستقوم ببناء السفن على اساس الضرورات العسكرية . وفي حال اختلاف وجهات النظر بين العناصر البحرية والآخرين كان سيحق لي البتّ في الامر ، هكذا كان سيضمن ان الانشاءات كانت ستستجيب بشكل جيّد للقرارات المحددة من قبل البحرية .

وقد أدت فيما بعد هذه اللجنة وعلى رأسها العميد البحري « توب

Topp « افضل الخدمات . ومنذ البدء ظهر انه حكيم ، وذلك باشارك ممثلي البنائين وممثلي مستعملي المستقبل . وكان المهندسون المدنيون يعرفون في الغالب طرقا جديدة وعملية اكثر في تحقيق رغباتنا الامر الذي كان يجنب التأخيرات والتغييرات في اثناء البناء . واعتقد ان مثل هذا التنظيم فعال حتى في زمن السلم .

واقراً « هتلر » اتفاهي مع « سير » في ٣١ آذار (مارس) ١٩٤٣ وتكفل هذا الاخير بتزويدنا بالغواصات لغاية ٤٠ بالشهر وكذلك عدد السفن الأخرى المطلوبة من قبلنا . وقد حددت معه تفاصيل التنظيم لانجاز « برنامج المنشآت البحرية لعام ١٩٤٣ » في وثيقة بتاريخ ٢٢ تموز (يوليو) ١٩٤٣ . ألفت مصلحة الغواصات الموجودة في قيادة الاركان العامة . وكان قد قام بكل ما بوسعه لغاية ذلك الحين من اجل تسريع بناء هذه السفن تحت اشراف العميدين البحريين « لانج Lange » و « كراتزنبرغ Kratzenberg » .

وكنا نريد الاستفادة من حسنات غواصة سريعة تحت الماء وليس عندها حاجة للعلوم متخلصة بذلك من اجهزة الكشف العدو . فمنذ عام ١٩٣٧ كنا نأمل الحصول على هذه الغواصة النموذجية على شكل (غواصة « والتر Walter ») التي لم تكن قد توقفنا عن المطالبة بإيضاحها . ولمحاولة معرفة متى كان يمكننا الاعتماد عليها كنت قد عقدت اجتماعا في باريس في تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٢ كان يحضره الاستاذ « والتر » والمهندسون المميزون « شورير Schürer » و « بروكينغ Bröking » و « أولفكين Elfken » و « واس Wass » الذين كانوا يديرون منشآت الغواصات .

ولسوء الحظ اثبت الاجتماع ان الغواصة « والتر » كانت غير جاهزة . ففي غضون السنوات الأولى للحرب كانت الوسائل مركزة كلياً على انجاز النماذج المجربة وقلما كانت قد تقدمت ، اذاً ، من المستحيل التفكير ببناؤها قريبا بسلسلة الشرط الضروري لظهورها على الجبهة بأسرع وقت ممكن .

وبالنسبة لي انا الذي كنت اتوقع آنذاك تعزيز الدفاع العدو ، كان ذلك خيبة
امل كبيرة .

غير انه في اثناء المؤتمر اقترح « شورير » و « بروكينغ » بناء غواصة كانت
تتمتع بالأشكال الجانبيه للـ « والتر » التي كانت قد اختبرت والتي بمضاغة
البطارية الحاشدة كانت ستملك سرعة كبيرة تحت الماء . وبرأيهم ، ما
كانت هذه السرعة لتبلغ سرعة « والتر » ولكنها كانت ستكفي للمساعدة
في الاستخدام التكتيكي ضد المراكب العادية . وفي ان معا اقترح الاستاذ
« والتر » خروطاً حائشاً لإيصال الهواء الى « الديزيل » وتفرغ غاز « النفس
Echappement » مساعداً بإدارة هذه المحركات تحت الماء ولغاية حتى بعض
العمق . وكان يمكن بهذه الوسيلة انجاز « الغواصة الكاملة » . وكون
كل عناصرها سبق ان عُرفت واختُبرت كان سيمكن استخدامها على
الجهة قبل الـ « والتر » بكثير .

وعُرضت عليّ تصاميم مثل هذه الغواصات في حزيران (يونيو)
١٩٤٣ . وكانت فجوة البطارية المضاعفة تتطلب زيادة الزنة الى ١٦٠٠
طن . وكانت ستستطيع قطع « ١٨ » عقدة في غضون ساعة ونصف
تحت الماء ، ١٢ الى ١٤ عقدة في غضون عشر ساعات ، كان ذلك تقدماً
هاماً ، بما ان الغواصات الموجودة كانت على الاكثر تبلغ ٥ او ٦ عقد فقط
في غضون خمس واربعين دقيقة ، وكان سيكفي للمناورة ضد المراكب التي
كان العدو لا يستطيع رفع السرعة الوسطى الى اكثر من ١٠ عقد ، في مدى
زمني متوقع . وكان سيكفي كذلك لمساعدة غواصة على التملص من
مطاردة . وفي السرعة الصامتة ، كانت ستصبح قادرة على مواصلة سرعة ٥
عقد في غضون ستين ساعة . وعليه كانت ستُمنح بناء اصلب لتحمل
اعماق اكبر ، وكانت ستُجهز بأجهزة تنصت وكشف محسنة . وفي هذه
الثناء كان سُرُكّر « الشاخ Schnorchel » الذي بفضله كانت الغواصات
ستستطيع شحن بطارياتها تحت الماء .

ولقد صمّمت على هذا النموذج « للغواصة المثالية » لأن انجازها كان سيصبح اسرع بكثير من انجاز « والتر » ، غير ان ذلك يجب ألا يعيق بدء تنفيذ هذه الاخيرة لأنها بسرعة الـ ٢٥ عقدة تحت الماء كان يتوجب عليها تماما تشوير حرب الغواصات ، واستؤنف العمل بالنماذج الثلاثة قيد البناء الآن وتوقع البرنامج احالة ٢٦ غواصة اخرى الى الاحواض في عام ١٩٤٣ .

والى جانب غواصة وزنها الاجمالي ١٦٠٠ طن مُسمّاة نموذج « واحد وعشرون XXI » وتدعى « غواصة كهربائية » بسبب الدور الذي كانت تلعبه الكهرباء على متنها ، بنينا غواصة اخرى زنة ٣٠٠ طن النموذج « ثلاث وعشرون XXIII » . وكان بإمكانها قطع ١٢ عقدة تحت الماء وكانت مرصودة للعمل على اعماق قليلة قرب الساحل الانكليزي لبحر الشمال وكذلك في المتوسط .

وكُلفت مصلحة المنشآت البحرية الموجهة من قبل الفريق اول بحري « فوش Fuchs » ، بدراسة متى كانت الغواصات من هذين النموذجين تستطيع مباشرة الخدمة على الجبهة بعدد كبير وما هي الطاقات في العديد والعتاد التي كان يجب تخصيصها لها . وكانت الخطة التي حضرتها تتوقع بناء غواصتي اختبار من نموذج « واحد وعشرين » وفي نهاية الثمانية عشر شهرا ستكونان جاهزتين واللتين بعد ايضاحهما كان سيعاد انتاجهما بغزارة ، لعدم امكانية عرض هذه المرحلة قبلا برأي المصلحة . اذاً ، كانت غواصتنا الاختبار ستصباحان جاهزتين في نهاية عام ١٩٤٤ وكانت اوائل الغواصات الأخرى ستباشر الخدمة في نهاية عام ١٩٤٦ على أسرع وقت . وكانت الخطة تفترض ان « هتلر » كان سيعطي للغواصات الاولوية المطلقة بالنسبة لكل المعدات الحربية الاخرى وكنا سنستلم كل اللوازم واليد العاملة الضرورية . ولم نكن نقيم وزناً للتخفيض المتوقع لامكانياتنا بالقصف الجوي .

وبدت لي هذه المواعيد غير مقبولة وطلبت الى « سير » تحضير برنامج

آخر لبناء هذه الغواصات الجديدة . وكان قد نُصَّب على رأس شعبة المنشآت البحرية المشكلة للتطبيق العملي لاتفاقنا ، « ميركير Merker » مدير عام مصانع « ماجيروس Magirus » . ولم يكن هذا الصناعي ذو الأهمية الرفيعة يأتي من صناعة المنشآت البحرية ولكن « سير » كان قد اختاره تحت انطباع بأن مشاغلنا لم تكن تستخدم الطرق الحديثة ، مثلاً نظام « البساط الدائر » في البناء . واقترح « ميركير » كذلك بناء الغواصات في مجموعها على رصيف للبناء ولكن بقطع كاملة التي كان انجازها سيُعهد لمؤسسات مؤهلة خاصة ، وكان التجميع فقط يحدث في الاحواض . اسلوب متبع آنذاك من قبل البناء الاميركي « كيزر Kaiser » للسفن التجارية . وكان ذلك يسمح بتوفير الوقت ، وفيما بعد حُسب ان الغواصات من نموذج واحد وعشرين المنيئة قطعاً ، كانت تتطلب ما بين ٢٦٠ الف و ٣٠٠ الف ساعة عمل في حين كان سيلزمها بالطرق القديمة ٤٦٠ الف ساعة عمل . وكانت خطة « ميركير » تقضي بالانتهاء من اول غواصة نموذج « واحد وعشرين » منذ ربيع عام ١٩٤٤ . وبالإضافة لذلك ، كان يعتقد بإمكانية تحمّل مسؤولية الشروع مباشرة بالبناء بغزارة . اذاً كانت هذه الغواصات الجديدة ستلتحق بالجبهة بأعداد كبيرة عند خريف ١٩٤٤ .

وجدت نفسي امام قرار صعب ، ومن المستحيل القبول بالمهل المرتقبة من قبل مصلحة المنشآت البحرية . ولكن كانت الطريقة المقترحة من قبل « ميركير » تشكّل شيئاً مجهولاً . وكان الانتقال مباشرة الى البناء بغزارة يحتمل مخاطر هائلة بالرغم من ان العناصر الاساسية من وجهة نظر الهيكل والمحركات كانت معروفة تماماً بالنماذج القديمة .

وطلبت الى المهندس العام « شورير » اذا ما كان لديه اعتراض على هذا البناء بالقطع ، ضبطاً اذا كانت برأيه ، الهياكل المنجزة كذلك ستوفر مقاومة كافية لانفجار القنابل ، فلم يبد اي اعتراض . اذاً ، قبلت خطة « سير » وعرضتها للإقرار من « هتلر » في ٨ تموز (يوليو) ١٩٤٣ . وأقر الانتقال لبناء نماذج واحد وعشرين وثلاثة وعشرين .

« وتبقى الخطة مرتكزة على انهاء الاربعين غوَاصَة في الشهر ، وينبغي على هذا التحوّل المطلوب ألاّ يسبب انقطاعا في هذا التواتر » .

ومنذ ذلك الحين ، تحمّل وزير التسليح المسؤولية كاملة في انجاز البرنامج . ولقد عملنا كل ما في وسعنا لزيادة وتسريع منشآتنا . وماذا كانت النتائج ؟

اوقفت هذه الخطة في الحقة التي كانت فيها الهجمات الجوية على الصناعة الالمانية لا تزال ضعيفة نسبيا ، ولكن توجب على تنفيذها ان يتم تحت وابل القنابل التي تكثفت بدءاً من خريف عام ١٩٤٣ . ولم يعد أي تقدير طويل الامد ممكنا بعد . وقد الزمنا باستمرار تدمير المؤسسات الصناعية وطرق المواصلات بسبل جديدة . وتوجب دوما تغيير مهل انجاز العناصر المختلفة المستعملة للبناء الامر الذي تمّ بتفاهم بين المدير العام « ميركير » والفريق اول بحري « باكينكوفلير Backenköfler » رئيس المصلحة المناظرة في قيادة الاركان العامة . ورغم هذه الشروط غير الملائمة كثيرا توصلنا مع ذلك لزيادة وسائل البحرية ولكن لا بكل الاتساع ولا في المواعيد المحددة .

وفي غضون المنتصف الثاني من عام ١٩٤٤ باشرت الخدمة ٩٨ غوَاصَة من النموذجين واحد وعشرين وثلاث وعشرين و٨٣ في غضون الاشهر الثلاثة الاولى من عام ١٩٤٥ . ومن كانون الثاني (يناير) الى آذار (مارس) ١٩٤٥ بلغ معدّل الانتاج الشهري من الغوَاصات ٢٦ في حين قد كان بالنسبة للسنوات الاخرى التالي :

١٩٤٠	٤,١	غوَاصَة أي ٢٦٥٦ طنا
١٩٤١	١٦,٣	غوَاصَة أي ١٣١٤٢ طنا
١٩٤٢	١٩,٩	غوَاصَة أي ١٦٣٨٠ طنا
١٩٤٣	٢٣,٦	غوَاصَة أي ١٩٠٥٥ طنا
١٩٤٤	١٩,٥	غوَاصَة أي ١٨٣٧٤ طنا

وفىما يَخَصُّ سفن العموم نجحنا في زيادة انتاج الكاسحات والزوارق السريعة . ويُقرأ منها في عام ١٩٤٤ على التوالي : ٨٧ و ٦٢ مقابل ٥٢ و ٤١ في عام ١٩٤٣ وكذلك في السابق .

ولم يسمح القصف بزيادة المنشآت الجديدة في الاصناف الاخرى ، ومن جهة اخرى خفضنا بعضاً منها ، الذي كان لا يمثل بقدر كبير فائدة عسكرية .

واثبت تكثيف الهجمات الجوية بدءاً من خريف ١٩٤٣ كم كنا على حقّ بتفويض وزارة التسليح انجاز برنامجنا . فوحدها كانت قادرة على مواجهة الصعوبات التي كانت تنجم عن ذلك . ولو كنا نحفظ بمسؤولية منشآتنا كان هدم احواضنا وعطلها كليا بسرعة .

- ٢ - المتوسط -

اوضحت مسألة العتاد هذه واحدة من اهمّ المسائل التي كان عليّ حلّها فور مباشرة مهماتي وكان عليّ معالجة عدة مسائل اخرى ولكن لن نستطيع الكلام الا بالمقدار الذي املك فيه مراجع كافية . وبما ان هذه المراجع تنطوي على نواقص ارى نفسي ملزماً بحدّ علاقاتي بالخطوط الاساسية لأنني لا انوي كتابة مذكرات حصراً . وبالتالي سيكون عرض نشاطاتي ، كقائد عام للبحرية ، نسبياً اقل تفصيلاً بكثير من عرض نشاطاتي كقائد اعلى للغواصات . وآمل فيما بعد ، ان امتلك امكانية الاكتمال في هذا الصدد .

لقد نزل الحلفاء في افريقيا الشمالية لفتح المتوسط ثانية لسفنهم التجارية - مؤقرين الدورة الطويلة عبر رأس الرجاء الصالح - وخاصة لمهاجمة اوربا فيما بعد من الجنوب ، جناحها الأضعف .

فقمنا برد فعل مضاد بالنزول في تونس في ١٠ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٢ . ويقدر ما كان سيبقى « رأس الجسر » هذا لزمن طويل بين

ايدينا ، لم يكن باستطاعة العدو بلوغ اهدافه الاستراتيجية .

وكانت مقاومة الوحدات الالمانية - الايطالية التي كانت تدافع عنه ، تتوقف على التموين الواصل من ايطاليا عبر البحر . ففي تلك الحقبة كانت المهمة الأولية للبحرية الايطالية ، حماية المراكب التي كانت تقوم بذلك ضد الهجمات البحرية والجوية . فبقدر ما كان سيصل من عتاد الى المرافئ التونسية بقدر ما كنا سنملك فرصاً أكثر في المحافظة على « رأس الجسر » هذا ، وبقدر ما كان سيخفّ التهديد بانزال في اوروا الجنوبية .

ولم يكن اعداؤنا ينظرون الى المسألة الاستراتيجية بشكل مختلف . ولقد اعلن « اينهاور » القائد العام المشترك بين الحلفاء لقادة الاركان الامريكيين والبريطانيين :

« اذا كان من المستحيل الحدّ مباشرة من اتساع التعزيزات التي تصل للجيش العدو في تونس فلا بدّ من ان يتفاقم وضع القوّات الامريكية والجيش الثامن البريطاني » .

وكنّت انوي نقل كل المساعدة الممكنة بالعديد والعتاد للايطاليين . واخبرت « هتلر » بذلك ، معلنا له ، بأنني كنت سأذهب الى روما بالطائرة لالتقي هناك بالفريق اول بحري « ريكاردي Riccardi » قائد بحرية حلفائنا . فأذن لي بذلك وبعث برسالة الى « موسوليني » لإعلامه بهدف زيارتي .

وصلت الى المدينة الخالدة في ١٧ آذار (مارس) وذهبت الى قصر البندقية مصحوباً بالفريق اول بحري « ريكاردي » .

وبينما كان « موسوليني » يتحدث بالالمانية اذن لي بالمساعدة في حماية مراكب تونس .

وعقب ذلك اجتمعت مع الفريق اول بحري « ريكاردي » وضباط « السوبرمارينا Supermarina » . فاصطدمت بحذر شديد وبحساسيات

مجرّحة ، فالحجارة الايطاليون ، كانوا يرون في مساعي تدخّلا في شأن كان يتعلّق بهم وحدهم . وكان هذا الحذر حادا خاصة عند الفريق اول بحري « ريكاردي » الذي لم يكن يفهم الالمانية ، اذّا ، لم يكن قد استطاع متابعة محادثتي مع موسوليني^(١) . توجّب عليّ اولا اقناعهم بأنني كنت اتوخّى مصلحتهم وحدها ، مدعوما من قبل اللواء البحري « لويش Löwisch » ملحقنا البحري ، ومن قبل « القبطان » « سيستيني Sestini » ضابطي الايطالي في الارتباط . واتفقنا آنذاك بأن « فريق اول بحري » المانيّ متمتعاً بخبرة كبيرة في حماية المراكب كان سيأتي مع قيادة اركان ، لالتحاق « بالسوبرمارينا » وبأن تسليحا المانيام . ط كان سيُشحن في ناقلات وعلى ان تسلمنا البحرية الايطالية ستُ نسافات فرنسية قديمة للمشاركة في الحراسات . واصبح من المستحيل بالنسبة لي الحصول على الادارة التامة للمراكب ، لتتمسك الايطاليين بالاحتفاظ بالقيادة .

فاخترت لهذه المهام الجديدة الفريق اول بحري « روج Rouge » الذي كان منذ عام ١٩٤٠ يجمي أمن الساحل الفرنسي على « المانش » والاطلسي . وكان قد أجرى هناك تجاربه واكتسب خبرة كبيرة جدا . وما لبث ان اثمر تعاونه مع « السوبرمارينا » ومساعدتنا المباشرة . ففي نيسان (ابريل) بلغ تموين تونس درجة ارفع من الفاعلية .

ولكن لم يكن بوسع هذه النجاحات بعد تغيير مصير القوّات الجرمانية - الايطالية . وقضى الطيران العدو على التموين عندما احتلّ مطارات بجوار « رأس الجسر » الذي نحتلّه . ففي ١٨ آذار (مارس) اثناء اطلاع « هتلر » على نتائج مقابلي مع الايطاليين اخبرته ان « دعم سلاح الجو كان

(١) وكان قد غلّى هذا الحذر بشكل ظاهر الفريق اول بحري « كورتين Courten » الذي شارك في كل المحادثات والذي منذ ذلك التاريخ ، كان يُجهّد نفسه بشكل محسوس في تخفيف التأثير الالامي . وكان ينبغي عليه الحلول مكان الفريق اول بحري « ريكاردي » تحت امرة « بادوغلير badoglio » .

ضرورياً « وانه لم يكن بإمكاننا صدّ الهجمات الجوية الحالية والمتوقعة بالقوّات البحرية فقط . فوافق ولكنّه عبّر عن امله بأن الاجراءات المتخذة من قبلنا كانت ستُحسّن الوضع فيما كان يتعلّق بالهجمات الانقضاضية .

وبالفعل ، لم تُغرق الناقلات الايطالية فيما بعد إلا بطائرات مهاجمة على ارتفاع وقرب الشاطئء الافريقي وكانت كل الهجمات الجوية اوبالغواصات التي وقفنا في صدّها ، ابعد في عرض البحر . وكان نقصنا في القناصين كبيراً . بحيث اننا كنا نجد انفسنا عاجزين قرب الشاطئء .

وفي مطلع ايار (مايو) ١٩٤٣ فُقدت نقطة « رأس الجسر » التونسية وتوجّب من بعد توقّع انزالات في الجزر الايطالية . وتأثّت هذه الهزيمة كونه اصبح من المستحيل ايصال الاسلحة الثقيلة والذخيرة للقوّات في الوقت المحدّد . وكان يجب منع تكرار مثل هذا الحدث في سردينيا وصقليا . وكانت تبدولي هذه الاخيرة الهدف الأكثر ترجيحاً بالنسبة لاعدائنا ، وكنت اعتبر ان استعمال المهلة التي كنا نمتلكها هاما جدا لتعزيز الدفاع ما دام التفوّق الجويّ للحلفاء لم يكن يمارس ضغطاً قويا تكتيكيا اكثر من طاقتنا على الاحتمال .

وفي ١٢ ايار (مايو) عدت بالطائرة الى روما لمناقشة الوضع ولعرض مساعدتنا من جديد . ووفق المحضر الرسمي صرّح الفريق اول بحري « ريكاردي » منذ بدء المحادثات : « كان القصف قد سبّب خسائر فادحة في مضيق « ميسين Messine » . وكان تموين صقليا قد اصبح صعبا . وكون حركة النقل بسكة الحديد متوقفة تماما يجب اجراء هذا التموين انطلاقا من نابولي عبر الطريق البحرية . وكانت الامكانية الوحيدة لتحسين وسائل النقل في الجزيرة ستصبح بزيادة عدد الشاحنات . وقبل الحرب كان عند صقليا تموين لمدة اربعين يوما ولا تملك منه بعد الا لثمانية ايام . ويتفاقم الوضع الغذائي يوميا بسبب تكثيف الهجمات الجوية . والحال كذلك في سردينيا . وكانت ارسفة « كاغلياري Cagliari » قد دُمّر

معظمها . اذاً لا يبقى الا « اولبيا Olbia » كون « بورتو- تورّي Porto-Torres » قليل الأهمية . وكانت سكة الحديد قد اصببت كثيرا . وتشكّل الشاحنات الحلّ الوحيد .

وكانت القيادة البحرية الايطالية تعتقد ان الهجوم كان سيحدث
اولا ضد سردينيا وبعدها فقط ضد صقليا . ويتضمّن المحضر ايضا
اجابتنا :

« يعتقد القائد العام للبحرية الالمانية ان الهجوم العدو قريب جدا .
ويلاحظ ان قوّاتنا ضعيفة اكثر مما ينبغي لتدمير اسطول الغزوي مرافقه او في
البحر للحوّول بذلك دون تحقيق الخطط المعادية ، وسيُرسَل غوّاصات
جديدة الى المتوسط برغم اقتناعه بأنها غير قادرة على منع انزال ، وعلى الأكثر
تستطيع عرقلة . وعليه هكذا تُطرح المسألة تماما ! يجب المقاومة حتى
التصّر في البرّ » .

طبعا من الضروري التحضير للقتال البحري ولكن لا يمكن ان يكون
هذا الاخير حاسما . اذاً فقوم مهمة البحرية بجعل هذه المعركة ممكنة ،
يعني حماية خطوط التموين عبر البحر . وكون وسائلنا قليلة يجب حشدنا
قبل كل شيء لهذه المهمة . وكان سيصبح من المرغوب فيه احداث خسائر
للعدو في اثناء رحلته البحرية ولكن لا يمكن محاولة ذلك الا اذا كان لا ينجم
عنه نتائج غير مؤاتية لتمويننا . وكان هذا الاخير الصعب جدا الآن ،
سيصبح مستحيلا تقريبا . وكنا قد لاحظنا في تونس كم كانت مصاعبنا قد
تفاقمت حالما كانت المطارات العدو قد اقتربت من خطوطنا ، وكانت حتى
مجرد اقامة نقطة ضعيفة على « رأس جسر » في سردينيا من قبل العدو مع
مهبط طائرات ستشكّل تهديدا خطيرا جدا ، وكانت حملة افريقيا قد جلبت
لنا درساً آخر : يجب الاستفادة من المهل حيث تبقى الظروف ملائمة نسبيا
لنا للجلب مؤن . فهذه الاخيرة يجب نقلها وحمايتها وانزالها . وهناك العناصر
الحاسمة وتتطلب تنظيميا واسعا ، عاملا بطريقة مترابطة بدقّة . واذا فشل
سوف لن يكون بوسعنا الاحتفاظ بالجزر ، وبالمقابل فالهزيمة في البحر غير

حاسمة . وعليه ينبغي علينا استعمال كل وسائلنا الجاهزة لجلب اكبر كمية ممكنة من العتاد الى الجزيرة . ويجب ايضا استعمال الزوارق للمرافء والخلجان الصغيرة المفتوحة . وسيُهْتَم فيما بعد بتوزيع المؤن . واذ لم نملك كثيرا من السفن الصغيرة سنستعمل غواصات . وسيتوجب على الطرادات نفسها اجراء نقلات سريعة . فعند القائد العام القناعة المطلقة بأنه يجب الاستفادة من الزمن الى الحد الأقصى نظراً لاستمرار الصعوبات في الزيادة . اذاً ، هدفنا التركيز على نقل هذه المؤن . يجب الاستفادة كلياً من الامكانيات المرفئية . وينبغي ان يحقّ للضابط الايطالي المسؤول مصادرة عون الاشخاص المدنيين، في هذا الصدد ، ويجب علينا ألا نُغلب كما في افريقيا بسبب نقص تمويننا . وسيعمل القائد العام الالماني كل ما في وسعه لمساعدة البحرية الايطالية .

« ووضِع بتصرفها ٤ سفن مضادة للطائرات و٣ نَسَافات واكبر عدد ممكن من القوارب المسطحة المسلحة وكاسحات الغام . وستُستخدم الغواصات هجومياً ، ولكن سيخصّص منها للنقل لأنه يرى فيه المسألة الاساسية . وباستخدام حتى اصغر مكان للتفريغ ينبغي ان يكون الاحتفاظ بالجزر ممكناً » .

وفي ١٣ أيار (مايو) زرت الجنرال « امبروزيو Ambrosio » القائد العام للقوّات المسلحة الايطالية . وفي ١٤ استقبلني الملك باهتمام . شدّدت له على الأهمية الحاسمة للتموين عبر البحر .

غير ان هذه الجهود لم تُحرز النجاح المرغوب . ولم يَقم قائد البحرية الايطالية بهذه المهمات الدفاعية بكل النشاط والحزم الضروريين . وعندما نزل الحلفاء في صقلية في ١٠ تموز (يوليو) ١٩٤٣ اظهر كثير من الوحدات العسكرية نقصاً في الروح القتالية ، بشكل متناقض مع الشجاعة التي ابدتها ضباط البحرية الايطالية الشبان الذين كانوا يقودون سفن امن او غواصات .

وكان لدلائل التفكك هذه ، مضاعفات سياسية . ولم يكن لدى جماهير الشعب الغفيرة ارادة المقاومة بعد . وفي ٢٥ تموز (يوليو) فقد « موسوليني » السلطة وحل مكانه المشير « بادوغللو Badoglio » . افترض « هتلر » فوراً ان هذا الاخير كان سيدخل في مفاوضات سرية مع الحلفاء . اذاً كان يجب التوقع ان ايطاليا كانت ستوقع هدنة بسرعة وربما ستتقل الى معسكر العدو . وقلت « لهتلر » في ٢٦ تموز (يوليو) في مناسبة اجتماع ، برأيي ، كان عدد كبير من ضباط البحرية الايطالية الشبان سيقون لجانبنا وكنت اعتقد انهم كانوا يعتبرون انفسهم مرتبطين ليس « بموسوليني » ولا بالحزب الفاشي وانما بالبيت الملكي . اذاً ، كان يجب تجنب اتخاذ اجراءات من الممكن ان تظهر موجهة ضد هذا الاخير . ولم تكن حكومة « بادوغللو » ستتابع القتال معنا برغم تأكيداتنا حالياً . وكان ينبغي ألا يتهاون بالوقوع بمنعطف سياسي مفاجئ .

وعبر المشيران « روميل » و« فون ريشثوفن Von Richthofen » عن الرأي نفسه . غير ان « هتلر » و« جودل Jodel » كانا يعتقدان بنهضة الحزب الفاشي . واعلن المشير « كيسيلرنغ Kesselring » ان الحكومة الايطالية الجديدة جديرة بالثقة وابدى رأيه ضد كل اجراء معاد لها .

وقرر « هتلر » ارسال عملية « الطالب Student » لتحرير « موسوليني » . وكنت قد طلبت من اللواء البحري « روج Rouge » اعلامي بالطريقة التي كان يرى بها الوضع . واجابني في ٢٧ تموز (يوليو) :

« كان استبعاد « موسوليني » دون ادنى مقاومة قد ابان بوضوح الانهيار الشامل للحزب الفاشي . ويزيد الحالة خطورة ايضاً ، نقص المؤن الحاد جداً والفوضى التي تهيمن على النقلات . وتحاول الحكومة الجديدة تثبيت نفسها وسبق ان اتخذت اجراءات ايجابية مبنية ارادتها بمتابعة الحرب . ومن الصعب القول الى متى سيبقى الوضع في الحالة نفسها . وتبقى البحرية مخلصه لبيت « سافوي Savoie » ويتخلل الضباط المرؤوسين عن رؤسائهم

لأن هؤلاء كانوا قد قاتلوا ويتمنون قيادة أكثر نشاطا ولكن لا يمكن الاعتماد عليهم لدعم الحزب الفاشي على الأقل الآن ، فالفاشية كانت قد فقدت تماما تأثيرها على الشعب . ويمكن ان تصادف العملية « الطالب Student ، تأييدا في بعض الاماكن ولكنها سوف تُشجب بكل تأكيد من قبل العسكريين ومن قبل جماهير الشعب الغفيرة ، وستُسبب الانقطاع الشامل لطرق المواصلات التي من الصعب الآن المحافظة عليها سالكة . ومن المستحيل اطلاقا اجلاء وحداتنا من الجزر دون التعاون الايطالي .

وباختصار ، اعتقد ، ان النوايا الراهنة ، اذا ما تحققت ستضيّع الغالبية العظمى من القوّات المسلّحة الايطالية التي تبقى . وستفقد المانيا الاعتبار امام التاريخ دون ان تكون قادرة على تغيير اي حال للظروف الحاضرة .

نقلت هذا التقرير من « روج » الى « هتلر » الذي لم ينضمّ اليه . فبتخليص « موسوليني » وباعادته على رأس الحكومة ، كان « هتلر » يأمل تثبيت حالة ايطاليا المترددة آنذاك .

وفي تلك الاثناء علمنا انه رغم كل هذه الضمانات كانت الحكومة الايطالية قد اتصلت بالعدو . وفي حال انضمامها الى هذا الاخير ، كانت الحكومة الالمانية تنوي الاحتفاظ بشمال ايطاليا على الأقل .

وفي المتوسط لم تكن البحرية الالمانية تملك وسائل منع انضمام الاسطول الايطالي الى القوات البحرية العدو لاسيما وانه كان لا يمكن ان يجري الحديث عن اجراءات وقائية مثلا ، عن زرع الغام امام المرافء . كان ذلك عملا عدوانيا ضد بلد كان لا يزال حليفا لنا وكان سيسبب بالضبط انتقال ايطاليا الى المعسكر الاخر ، حدث سياسي كنا نراه مُعلن الوصول بوضوح ولكن لم يكن بإمكاننا في اية حالة جلبه بأنفسنا .

وفي ٣ أيلول (سبتمبر) ١٩٤٣ وقّع الايطاليون هدنة سرية . وفي مساء ٨ غادر الاسطول « سبيزيا Spezia » و « تورانت Torento »

و« تريست Trieste » للاحتجاز في « مالطا Malte » طبقا لشروط هذه الهدنة التي اعلنها « بادوغلينو » آنذاك . وفي ١٣ تشرين الأول (اكتوبر) ظهرت الحكومة الايطالية في حالة حرب مع المانيا .

وتوجب على البحرية الالمانية ، امام هذه الاحداث ، وبسبب ضعف وسائلها ، الاقتصاد على المساعدة في نقل فرقنا الموجودة في صقليا وسردينيا و« كورسيكا Corse » الى اليابسة . وبقيت كل وحداتنا الخفيفة وكذلك النشافات القديمة والحافرات وكاسحات الألغام الفرنسية والاطالية التي نجحنا في وضع طواقم المانية عليها ، في المتوسط حتى نهاية الأعمال الحربية مؤدية مهامها في الحماية على طول السواحل ، عبر معارك متواصلة . غير ان تفوق الطيران العدو تجلّى تدريجيا .

وكذلك حصل بالنسبة لزوارقنا السريعة التي خاضت في غضون كل هذه السنوات ، حربا نشطة وظافرة بالطورييد والألغام ضد قوات الحلفاء البحرية . ولتقويم ما انجزته تماما كان ينبغي امتلاك سجل عملياتهم .

وصادفت غوّاصاتنا في هذا البحر ظروفًا صعبة بوجه خاص . واصبح هذا الفصل غير ملائم لعملنا على المسرح الحاسم للاتلسي . مع ذلك دخلت ايضا غوّاصات اخرى ، بأمر مني الى المتوسط في عامي ١٩٤٣ و١٩٤٤ . ولكن في الفترة الفاصلة ، كان الوضع قد تغير بشدة في المحيط وكان قد تبين اننا لا نستطيع بعد الحصول على نجاحات محدّدة في المعركة ضد الوزن ، ومن جهة اخرى اصبحت « القلعة اوروبا » مهدّدة من الآن فصاعداً من الجنوب . اذاً ، كان ينبغي على البحرية ان تعمل كل ما بوسعها لتسهيل القتال الدفاعي في ايطاليا .

ولعدم اتساع المتوسط ، كان بإمكان العدو مراقبة كل مساحته بالطائرات . وكانت حركة المرور من السويس والاسكندرية نحو طبرق ومالطا مثل حركة المرور من جبل طارق نحو مالطا تمرّ على طول الساحل ، اذاً كانت سهلة الحماية . وبالتالي اصطدمت غوّاصاتنا منذ البدء بدفاع

شديد جدا . بالاضافة الى ذلك فالبحر هادىء في غضون اكبر قسم من السنة الامر الذي كان يسهل الكشف من قبل العدو وكان يجعل هجوماتنا اصعب . لذلك كانت النتائج المحرزة بالاحرى اهلا للتقدير .

وبعد نسف حاملة الطائرات « ارك رويال Ark Royal » والبارجة « بارهام Barham » والطراد « غالاثيا Galathea » في تشرين الثاني (نوفمبر) وكانون الأول (ديسمبر) ١٩٤١ حتى حزيران (يونيو) ١٩٤٢ ، عملت غواصاتنا بشكل اساسي في المتوسط الشرقي ضد تموين الجيش الثامن البريطاني المنطلق من الاسكندرية . وفي غضون هذه الاشهر الستة أغرق الطراد « ناياد Naiad » من قبل الغواصة يو-٥٦٥ (النقيب البحري « جيسين Jebson ») و« ايرميون Hermione » من قبل الغواصة يو-٢٠٥ (النقيب البحري « ريشك Reschke ») وعمون الطيران ميدواي Medway « وخمس مدفعات واثنى عشرة ناقلة او ناقلة نفط .

ومن تموز (يوليو) الى تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٢ استخدمت الغواصات في المتوسط الغربي ضد تموين مالطا ، كون كل حركة المرور كانت متوقفة في الشرق بعد تقدم « روميل » حتى العلمين . وفي ١١ آب (اغسطس) نسفت الغواصة يو-٧١ (النقيب البحري « روزنبوم Rosenbaum ») حاملة الطائرات « إيغل Eagle » التي كانت تشارك في حماية موكب من مالطا . وكانت هذه السفينة في آخر الموكب . ولم يعترض « روزنبوم » الناقلات امامه ، معرضاً نفسه للخطر بعدم القدرة على القذف فيما لو كان العدو يجري تعرجات غير ملائمة . وكان يعتقد ، وعن حق ، انه كان يجب قبل كل شيء حذف حاملة الطائرات مع قناصتها - لتقدير اوفر فرص لنجاح ادواتنا الخاصة ، وكان يرى بصواب : فبعد اختفاء « إيغل » كبدت القاذفات الالمانية والايطالية الموكب خسائر فادحة .

وفي تشرين الثاني (نوفمبر) وكانون الأول (ديسمبر) قاومت الغواصات الإنزالات الجارية في الجزائر ووهران . فلقد أغرقت في ظروف

قاسية جداً ست ناقلات اي ٦٦ الف طن واربع مدمرات .

وفي عامي ١٩٤٣ و ١٩٤٤ هاجمت تموين العدو المتجه أولاً نحو افريقيا ثم نحو صقليا وايطاليا الجنوبية . ودُمّرت الطرادات الانكليزية ، « بينيلوب Penelope » من قبل الغواصة يو- ١٤٠ (النقيب البحري « فينسكي Fenski ») و« ويلسمان Welshman » من قبل الغواصة يو- ٦١٧ (النقيب البحري « براندي Brandi ») وكذلك حوالى الثلاثين ناقلة .

وقاد الرائد البحري (اوهرن Æhrn) الذي كان قد برع كقبطان غواصة ثم في قيادة اركاني ، عمليات الغواصات في المتوسط بدءاً من تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤١ بلقب (ف . د . يو ميتيلمير FDU Mettelmeer) وحل محله العقيد البحري « كريش Kreisch » في كانون الثاني (يناير) ١٩٤٢ . وكان يأتي من النسايفين ولكنه اظهر احسن المزايا واحرز الحّد الاقصى في مجالي التنظيم والعمليات وفي كانون الثاني (يناير) ١٩٤٤ خلفه العقيد البحري « ويرنير هارتمان Werner Hartman » وكان هذا الاخير ضابطاً قديماً وذو خبرة . وكان قد خضع لتدريب زمن السلم ثم قدّم افضل الخدمات ، أولاً بوصفه قبطان غواصة ثم بوصفه قائد فرقة تدريب في البلطيق .

وفي المتوسط كان من المستحيل احراز نتائج متفوّقة على تلك التي كانت قد سُجّلت ، بسبب قوة الدفاع ، وكنت مقتنعاً بذلك . غير ان المردود بالمقارنة مع المردود المحقق في الاطلسي قد بقي ضعيفاً في حين ان الخسائر كانت مرتفعة . ومن اصل ٦٣ غواصة مرسلّة الى هذا البحر بدءاً من عام ١٩٤١ دُمّر العدو ٤٨ . وبما انها لم تكن محمية بملاجىء مبنية بالباطون في المرافئ ذهبت احدى عشرة غواصة منها ضحية القصف الجوي .

٣ - القيادة العليا والملكات الدُّنيا للحرب

منذ مباشرتي لمهامي الجديدة ، كان عليّ ان اقرر ما اذا كان يجب ترك الضُّباط العامين في المراكز القيادية الاساسية او استبدالهم . وكانت هذه نقطة من النقاط التي ناقشها معي قائد سلاح البحرية « ريدر » اثناء نقل الوظيفة اليّ . ولقد نصحتني باجراء تغييرات . ومن جهة اخرى ، كانت اعادة التنظيم من جديد ضرورية . وحتى آذار (مارس) ١٩٤٣ ، لم يكن قائد الاسطول تابعا مباشرة للقيادة العليا ، ولكن ، حسب وضعه الحالي كقائد مجموعة ، لديه السلطة على مجال بحريّ محدّد . وكان هذا الاخير (قائد المجموعة) يأمر ليس الاسطول فحسب ، بل قوَّات الامن والغوّاصات والطائرات الملحقّة تكتيكيا بالبحرية مُتحمّلا بذلك كل مسؤولية العمليات في هذا المجال . وكان هذا التنظيم يستجيب لظروف اُوليّة لم تكن توجد بعد في عام ١٩٤٣ .

اذاً ، جرت عملية دمج ، فالفريق اول بحري « سنيويند Schniewind » قائد الاسطول اصبح في الوقت نفسه قائد المجموعة الشمالية .

وكان عندي شخصياً اقدميّة ادلى من تلك التي كانت عند غالبية الاميرالات الذين كانوا يشغلون مراكز القيادة المختلفة وكان ذلك سبباً اضافياً لاجراء تجديد الشباب الذي كنت اعتبره ضرورياً لاعتبارات اخرى خاصة بقصد تثبيت اندفاع جديد للبحرية . ولذلك ، كقائد الخدمات الجليّ المقدّمة من قبلهم ورغم الاحترام الذي كنت اشعر به نحوهم والصداقة التي كانت تربطني بكثير من بينهم ، قرّرت استبدال الاميرالات « كارل Carls » و « بوهم Boehm » و « دانش Densch » و « شوستر Schuster » و « مارشال Marschall » . وبناء عليه اجريت التعيينات

التالية : الفريق اول بحري « فرانك Francke » قائد المجموعة الغربية (فرنسا وبلجيكا) ، والفريق اول بحري « فريك Fricke » قائد المجموعة الجنوبية (ايجيه والبحر الاسود) ، والفريق اول بحري « فورست Forste » قائد البحرية (م. او. ك. M.O.K) في بحر الشمال ؛ والفريق اول بحري « سيلياكس Ciliak » قائد البحرية في النرويج . وكان الفريق اول بحري « فريك » الى ذلك الحين ، رئيس قيادة اركان القيادة العليا ، حل محله اللواء البحري « مايزيل Meizel » .

واثبتت نتيجة الاحداث ان هذا « التبديل للربع » قد حقق هدفه .

واثناء المناقشة مع العميد البحري « بالتزير Baltzer » مدير الافراد في مطلع شباط (فبراير) ١٩٤٣ عبّرت عن الرغبة في رؤية العميد البحري « هايي Heye » موضوعاً بتصرفي . وكنت اريد ان اوكل اليه خلق « الملكات الدنيا للحرب » وتنظيمها .

ولم تكن تمتلك منها . فهذا النعت كان يتضمّن « الضفادع البشرية » المكلفين بتعليق عبوات ناسفة ببدن (طائرة مائية) وعلى الغوّاصات (و) النّسّافين البشر Torpilleurs humains) والزوارق المتفجّرة وكل الوسائل التي باستعمال قليل جدا من العديد والعتاد كان يمكنها احراز نتائج هامة ، مثلاً ، « النسّافون البشر » الايطاليون الذين أعطبوا بخطورة البارجتين « الملكة اليزابيث Queen Elizabeth » و« فاليان Valiant » في مرفأ الاسكندرية عام ١٩٤١ .

وكان « هايي » يبدولي مؤهلاً بشكل خاص لهذه المهمة ، بسبب فكره الخلاق . ولكن اقنعتني مدير الافراد بأنه كان لازماً بوصفه مديراً لقيادة اركان الاسطول واقترح اللجوء الى البحري « ويشولد Weichold » بدلاً عنه . وكان هذا الاخير قد اشتهر بوصفه مديراً للمدرسة الحربية البحرية وبوضفه نائب رئيس قيادة اركان الاسطول . وعندما اصبح ضابط اتصال مع البحرية الايطالية لم يكن يكنى «التشديد على الامة الاستراتيجية لمسرح

المتوسط ، مثلا ، الضرورة القصوى لتأمين سلامة المواصلات البحرية ولاسقاط مالطا . ففي شباط (فبراير) ١٩٤٣ لم يكن بعد اوان التفكير بعملیات من هذا النوع ولم يكن « ويشولد » يبدو لي متمعاً بخبرة عملية ضرورية لممارسة تأثير حاسم على « السوبرمارينا » في تلك الحقبة الصعبة . وعليه استبدلته بالعميد البحري « ميندسين - بولكين Meendsen-Bohiken » الذي وضعت الى جانبه اللواء البحري « روج » عندما تفاقم الوضع كثيراً في تونس .

واقصر جوهرياً العميد البحري « ويشولد » في مهامه الجديدة على تثبيت المبادئ النظرية لاستخدام الملاكات الدنيا للحرب .

وكان ايضاً من غير الملائم عمليا ، ألا يكون اتصالنا الوثيق مع وزير التسليح « سير » والصناعة موجودا بعد ، لأنه توجب على هذا الاتصال ، فيما بعد ، ان ينكشف انه ثمين بشكل خاص للتحقيق العملي لهذه الادوات .

وكون دمار « السكارهورست Scharuhorst » قد الغى دور الاسطول تقريبا ، كلفت نهائيا العميد البحري « هايي » بهذه المهمة . واحرز نتائج رائعة سواء في تحضير الوسائل المادية او في تدريب العديد المكلف باستعمالها . وقد سهلت له الطريق قدر استطاعتي . ومع انه قائد وحدة مقاتلة ، ألحق كذلك بقيادة اركاني الامر الذي كان يخالف كل مبادئ التنظيم ولكنه كان ضروريا في هذه الحالة للوصول الى نتائج سريعة . وأخضع له ضباط ذوو خبرة كبيرة وفي الغالب قباطنة غوّاصات قدامى كروساء اسبيل . وكان الملاك يتألف فقط من كبار السن من كل رتبة وكل تخصص . وبدءاً من نهاية عام ١٩٤٤ اصبح هناك كثير من ضباط الغوّاصات الشبان .

واستخدمنا كوسائل « النسافة المجهزة Torpille montée » والزورق المتفجر و الغوّاصة احادية المكان Sous-Marin Monoplace « ثم

« السيهوند Seehund » غواصة قزم يقودها رجلان . وفاقته الروح التي أظهرتها طواقمها مثل « الضفادع البشرية » كل مديح .

وفازت هذه الوسائل بانتصارات هامة خصوصا « السيهوند » التي لم تُنشر الا بعد الحرب ولكن تفوق الخصم الساحق اكثر فأكثر لاسيما في مجال الطيران ، قلّص كثيراً امكانياتها .

٤ - مسألة سفن القتال الكبيرة ومعركتها الاخيرة في « الاركتيك Arctique »

كان القارئ قد رأى في الفصل العاشر ان قائد البحرية « ريدر » قد تخلى عن مهامه لخلاف في وجهات النظر مع « هتلر » حول مسألة سفن القتال الكبيرة . وفي كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ ، كان « هتلر » يريد نزع سلاحها ، لا بل رميها للخردة لأنها ، كانت لا تتمتع بقيمة عسكرية كما كان يعتقد .

وقاوم قائد البحرية هذا الرأي في مذكرة مقدمة بتاريخ ١٠ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ . وطالما كنا سنتمسك بسفنتنا الكبيرة شمالي النروج كان سيتوجب على الخصم الاحتفاظ بقوات على الأقل متساوية في « ايكوسيا » وفي « ايسلندا » قوات ، بخلاف ذلك ، كانت ستستخدم في المتوسط او ضد الاسطول الياباني في الهادي . وكتب كذلك :

« منذ ربيع ١٩٤٢ اصبحت القيادة العليا متضايقة اكثر فأكثر في استخدام نواة الاسطول ، لعدم امكانية تأمين حماية واستكشاف له جويين وكافيين ، ولعدم امكانية جلب دعم ادوات حاملات الطائرات التكتيكي ، نواقص تشكل عقبة للنجاح .

« في حين انه اليوم ايضاً ، بترقب الفرص وباستخدام الملازمة منها لا

يزال عند سفننا الكبيرة طاقات . وحتى في غياب الحماية والاستكشاف
الجويين يمكن لبعض حالات الطقس ان تتيح لها تحقيق المفاجأة » .
لكن « هتلر » لم يغير رأيه .

وقد شدّد لي قائد البحرية « ريدر » اثناء نقل الوظيفة اليّ ، على ان هذه
السفن الكبيرة كان لا يزال بالامكان استعمالها بنجاح في « الاركتيك
Arctique » بشرط ألا يلجم القيادة بعد التقييد ، بعدم تعريضها لتحمل
خسائر ، المفروض من قبل الادارة السياسية لاسباب نفوذ .

وكانت هذه واحدة من المسائل الاولى التي كان عليّ دراستها . وبدت
لي الحجة المفصلة من قبل « ريدر » في مذكرته مُقنعة . وفي منتصف شباط
(فبراير) استدعيت الى برلين الفريق اول بحري « شنيويند Schniewind »
قائد الاسطول وكذلك رئيس قيادة اركانه العميد البحري « هايي » . ولقد
كانا موافقين : فرغم التفوق المؤمن للخصم بالرادار كان لا يزال باستطاعة
سفننا الكبيرة القتال اذا كانت الظروف ملائمة .

وعبر عن الرأي نفسه اللواء البحري « كوميتز Kommetz » الذي كان
قد قاد لغاية ذلك الحين المجموعة القتالية في الشمال . وذكر لي ، اثناء تحدّثه
بنفوذ الخبرة الشخصية ، انه كان يجب زيادة عدد الوحدات الجوية وتسجيل
عملها في إطار العمليات البحرية . ومن جهة أخرى ، كانت المجموعة
القتالية بحاجة للتدريب ولكنه شدّد لي على انه كان ينبغي على رئيسها ان
يكون مُتحرراً من كل تقييد سياسي . وكنت سأعمل بالرأي الذي كان
يقترحه ، اجبت ، ولكن طلبت اليه استثناء قيادة المجموعة لأنه كان
الوحيد المتمتع بخبرة كافية .

وامام هذا الاجماع للقادة المسؤولين وبعد امعان النظر فيها (هذه
النقطة) قرّرت نزع سلاح فقط السفن الكبيرة التي لم يكن لها لا قيمة
عسكرية ولا نفع للتدريب ولكن الاحتفاظ بالآخري . وتدخل ضمن الفئة
الاولى الطرادات « هيبير Hipper » و « لايبديغ Leipzig » و « كولن Köln »

مثلا بالتالي البارجات القديمة « شليزين Schlesien » وشليزويغ هولشتاين « Schleswig-Holstein » ؛ وفي الفئة الثانية البارجات « تيربيتز Tirpitz » و« سكارنهورست Scharnhorst » و« لوتزو Lützow » و« شير Scheer » والطرادان « برانز اوجين Prinz Eugen » و« نورنبرغ » . وكانت « التيربيتز » و« السكارنهورست » تشكّلان مع بعض المدمّرات مجموعة قتالية مكلفة بالدفاع عن النروج ضد الانزالات وعند الحاجة ، بمقاومة مواكب التعمين الداهية الى روسيا . وكانت السفن الاخرى ستُكرّس للتدريب في البلطيق بقدر ما كانت الاحداث سوف لن تجبر على الاستعانة بها . وكانت هذه الخطة تتطابق بشكل محسوس مع الآراء والنوايا التي كانت قد سببت رحيل قائد البحرية « ريدر » .

ورفعتها في ٢٦ شباط (فبراير) لـ « هتلر » الذي ، كما قلت ، اندهش واغتاظ ولكنه اخيرا صدّقها على مضمض ، وبعد قليل ، ارسلت للقائد العام للقوّات العائمة تعليمات بشأن استعمال سفنه ضد المراكب .

وستكون نادرة جدا الفرص الملائمة للعمل بالسفن العائمة ضد الملاحه العدوّة في « الاركتيك Arctique » لانه بعد التجارب المقامة من قبله سيعمل الخصم على تأمين الحماية المباشرة وغير المباشرة لمواكبه بقوّات متفوّقة بلا ريب على قوّاتنا . ومع ذلك يمكن ان يظهر قسم منها ضد السفن او المجموعات الصغيرة المُبحرة على انفراد مع قليل من الحراسة أو بدونها . وسيتوجّب استثمارها بحيوية مع مراعاة المبادئ التكتيكية .

« ويمكن حتى التفكير بالهجوم على مواكب محروسة بشدة ومنظمة بالاشتباك بعنف ، اذا تعلق الامر بناقلة هامة بشكل خاص والتي يتّسم تدميرها بأهمية اساسية بالنسبة للوضع العام » .

وفي آذار (مارس) ١٩٤٣ سبق ان كانت « التيربيتز » في « الألتفجور Altafjord » مع اسطيل مدمّرات . وبالمقابل كانت لا تزال « السكارنهورست » في البلطيق حيث ترمّم الاضرار المسببة بالغام

عند خرق Percée المانش في شباط (فبراير) ١٩٤٢ . وكانت قد حاولت مرتين اللحاق « بالتيريتز » ولكنها كانت قد كشفت للطيران العدو وتوجب عليها العودة على اعقابها ، غير انها نجحت في آذار (مارس) ١٩٤٣ في ظروف جو ملائمة . ولم تكن مواكب الحلفاء المخصصة لروسيا تبلغ مورمنسك Mourmansk ولكنها كانت تجتاز المتوسط الذي كان قد اصبح ثانية صالحا للاستعمال بالنسبة لهم ، وتفرغ حولتها في الخليج الفارسي . واستأنفت حركة المرور الى « مورمنسك » فقط في نهاية عام ١٩٤٣ . وعليه ففي غضون الصيف لم تسنح اية فرصة لعمل سفننا الكبيرة .

وفي ٦ ايلول (سبتمبر) ذهبت المجموعة القتالية بأمرة الفريق اول بحري « كوميتز » الى « سبيتزبيرغ Spitzberg » من اجل تدمير مناجم الفحم هناك وانشاءات التحميل المستثمرة من قبل الانكليز ، وافادت العملية ايضا في تدريب البارجات ومدمراها .

وعادت « التيريتز » الى مرسى « كالفجور Kaalfjord » و« السكارنهورست » الى مرسى « لانغفجور Langfjord » وكلا الاثنين تابعان للـ « التافجور Altafjord » . وكانت تحيط بالأول شبكات حمايته ضد الغواصات ، مع باب منفتح فقط لحركة مرور الزوارق .

وفي نهاية ايلول (سبتمبر) ١٩٤٣ سُحبت ثلاث غواصات انكليزية قزمة بمشيلات لها اكبر ، الى مدخل « التافجور » حيث دخلت وحدها . فدمر منها دفاعنا اثنتين ، « اكس - ٧ X-7 » و« اكس - ٥ X-5 » ونجحت الثالثة « اكس - ٦ X-6 » في الولوج الى داخل الشبكات عبر الباب المفتوح آنذاك ، وفي وضع لغم خاص على مؤخرة « التيريتز »^(١) . وحدث الانفجار اضرارا فادحة « لدقة البارجة Gouvernail » و« لاعمدة حاملة المراوح Arbres porte-helig » والتي استغرق اصلاحها خمسة اشهر .

(١) في الواقع استخدمت ست غواصات قزمة ضد « التيريتز » وتوصلت اليها اثنتان « اكس - ٦ » و« اكس - ٧ » .

واصبح ذلك بالنسبة لنا ، عقبة كبيرة . فعندما استأنف الحلفاء حركة مرورهم الى « مورمنسك » لم يبق عندنا الا « السكارنهورست » ومدمراتها لمقاومة هذه الاخيرة .

وفي تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٣ توجب على الفريق اول بحري « كومتز » الذي كان يُقيم في « الفجور Fjords » الشمال منذ حزيران (يونيو) ١٩٤٢ ان يُرسل الى المانيا لاسباب صحية . وباقتراح من قائد الاسطول وقيادة البحرية عينت العميد بحري « باي Bey » قائد المدمرات ليخلفه . وكان يتمتع بتدريب وخبرة مشاهين لتدريبه وخبرته .

ويعتمد ايضا العرض الذي سيلي ، اساساً على التقرير المرسل بتاريخ ٢٨ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٤ الى قيادة البحرية البريطانية من قبل الفريق اول بحري « فرايزر Fraser » خصمنا في هذه المعركة ، غير انه سيبقى ناقصاً قسراً ، لأننا ما زلنا نجهل ماذا كانت قرارات الاميرال « باي Bey » واسبابها ، كون هذا الاخير اختفى مع البارجة . اذاً ، لا يمكننا القول بأنه كان من الممكن التصرف بخلاف ما فعل ، ولا صياغة اي نقد . هذا حدث ينبغي حفظه في الذهن اثناء تصور الاحداث التي أدت الى خسارة « السكارنهورست » .

ففي ٢٢ كانون الأول (اكتوبر) ١٩٤٣ اكتشفت طائرة المانية موكباً متجهاً الى الشمال الشرقي « Cap au Nord-Est » على حوالى ٤٠٠ ميل غربي « ترومسوي Tromsø » وفي ٢٣ حوالى الظهر وجده طيراننا على الطريق نفسها . وكان يشتمل على ١٧ سفينة تجارية وثلاث ناقلات نفط . وكانت تحرسه ثلاث او اربع طرادات وتسع مدمرات او حرقافات .

وكانت مجموعتنا القتالية في الـ « التافجور Altafjord » مؤلفة حينذاك من البارجة « سكارنهورست » العقيد البحري « هينتز Hinzte » (ومن خمس مدمرات من الاسيطل الرابع) العقيد البحري « جوهانيسون Johannesson » (. وكان شعار العميد « باي Bey » يحقق على البارجة . وكان متعلقاً مباشرة بقائد الاسطول ، وفي ٢٢ تلقى الامر بالتهيؤ للابحار

الساعة الثالثة بدليل اول افادة طائفة .

وكان الاتصال الثاني في ٢٤ يضع الموكب على حوالى ٢٥٠ ميلا غربي الطرف الشمالي للنروج ولا زال في الاتجاه نفسه ولا ريب في ذلك ، لأن الأمر كان يتعلق بناقلة عتاد الى روسيا .

ولقد نظم العقيد البحري « بيتر Peters » قائد الغواصات في « الاركتيك » غواصاته بحاجز غربي جزيرة « L'Ours » . وفي ٢٥ بلغت واحدة منها عن الموكب الساعة ٩ في طريق ٦٠ في المربع « اب AB » . ٦٧٢ . وعند الظهر ، ارسلت برقية موضع جديدة موضحة حالة الجو : ريح من الجنوب قوة ٧ ، مطر ، رؤية ميلين . وهكذا كان الوضع يظهر :

« كان الموكب ينقل عتادا حريبا الى روسيا ، محروساً بطرادات دون بارجتنا ويمر على مرمانا المباشر . وكنا نعرف بدقة موقعه ، طريقه وسرعته . ويسبب الجليد الساحلي الذي كان يبدأ على مستوى جزيرة « الدب » وتقوم سرعة مجموعتنا المقاتلة لم يكن بوسعه الافلات من هجومنا . ولم تكن انارتنا الجوية قد كشفت اية وحدة عدوة كبيرة ، وهذا لم يكن يعني بأنه لم يكن يوجد منها في البحر ولكن كان ينبغي ان تكون بعيدة كثيراً ليكون لدى « السكارنهورست » امكانية المهاجمة بالتحرك سريعا .

وكانت هذه السفن العشرون تنقل الى روسيا عتادا ومؤنا ، وكنا ملزمين بمنع وصولها فيها لو كانت تسنح فرص مؤاتية . فبرأيي وكذلك برأي قيادة الاسطول وقيادة الاركان العامة كان امام السكارنهورست حظ كبير جدا .

وعليه امرت في ٢٥ كانون الأول (ديسمبر) باستعمال البارجة واسيطيل المدمرات الرابع - ووجه قائد الاسطول كلمة الاصطلاح الملائمة . لقد علقت اهمية خاصة على ان ينقل هذا الامر في اقصر مهل . وكنت اعتقد ، في الواقع ، ان قائد المجموعة كان سيدعو قبائضه وضباطه

الرئيسيين الى اجتماع قبل الابحار ، وكنت ارغب في منحه الوقت لذلك .
واعتبرت من المناسب اقناع المجموعة بضرورة ومعنى هذه العملية
لذلك بعثت له برسالة هاتفية :

١ - بنقل المؤن والاسلحة الى روسيا ، سيجعل العدو نضال جنودنا
البطولي اصعب ايضا على الجبهة الشرقية . وينبغي علينا مساعدة هؤلاء .

٢ - ستهاجم الموكب « السكارنهورست » والمدمرات .

٣ - سيستثمرون الوضع التكتيكي بمهارة وشجاعة - ينبغي ألا تنتهي
المعركة بنصف نجاح . ولتُدفع الجهد الى النهاية . ويشكل تفوق
« السكارنهورست » بالمدفعية فرصتنا الكبرى ، إذا ، يجب استخدامها
وستعمل المدمرات تبعاً للظروف وإن كل حرية التصرف ممنوحة من أجل
انهاء المعركة . وستتوقف مبدئياً ، إذا ما ظهرت وحدات كبيرة .

٤ - تبليغ الطواقم بهذا المعنى . اثنى بفكرك الهجومى .

علقت كثيراً من الأهمية على النقطة الثالثة من هذه التعليمات . وكانت
تعني ، في ذهني ، انه كان يجب على قائد المجموعة القبول بمخاطر معركة
ضد الطرادات الانكليزية الخفيفة .

وكانت التعليمات المرسلة من قبل قائد الاسطول ، التالية :

أ - ستستخدم « السكارنهورست » وخمس مدمرات ضد الموكب في ٢٦
كانون الأول (ديسمبر) عند بدء الغسق (حوالى الساعة ١٠) .

ب - لا تعمل بنظام منضم إلا إذا كانت الظروف مؤاتية (جو ،
رؤية ، استعلام دقيق حول العدو) .

ج - وإذا كانت الظروف غير مؤاتية بالنسبة « للسكارنهورست »
استخدم فقط المدمرات والبارجة تختار موقعا لاستقبالها حتى بالبقاء على
الحالة نفسها في « الفجور » الخارجى عند الاقتضاء .

ابحرت البارجة واسيطل المدمرات الرابع في الساعة ١٩ في ٢٥ كانون

الأول (ديسمبر) واصبحت في الساعة ٢٣ خارج حزام جزر النروج الصغيرة واتجهت بسرعة ١٠ الى ١٥ عقدة الى النقطة التي كانت تنوي اللحاق فيها بالموكب في اليوم التالي حوالى الساعة ١٠ . وكانت الرياح تعصف من الجنوب - الغربي بقوة ٦ ، وكان البحر يظل متوسطا (قوة ٥) والسماء غائمة والرؤية جيدة .

ونعرف من خلال بعض الناجين من غرقى « السكارنهورست » بأن الامر بالابحار قد قوبل بحمية من قبل الطاقم بعد تعطله الطويل .

وفي سهرة ٢٥ بلغ الفريق اول بحري « اركتيك » Arctique « قائد الاسطول بأنه لم يكن من مؤيدي استخدام المجموعة القتالية لأن الظروف الارصادية كانت ستفسد . تبني قائد الاسطول وجهة النظر هذه واقترح على القيادة العليا الغاء العملية بسبب الجو .

وابلغني رئيس قيادة الاركان العامة هذا الاقتراح . واجابني بأن القائد في البحر وحده كان بإمكانه ان يرى بدقة حالة الجو ، وليس نحن الذين كنا في البر ، وبه كان يتعلّق تقرير ما اذا كان من الممكن اولا متابعة العملية وكان ينبغي ان ترسل برقية بهذا المعنى الى « باي Bey » .

وبعد تبادل جديد في وجهات النظر بين قيادة الاسطول وقيادة الاركان العامة ارسلت الاولى للمجموعة المقاتلة البرقية التالية في ٢٦ الساعة ١،٣٧ :

- اذا لم تقاوم المدرّات البحر بإمكان « السكارنهورست » المتابعة وحدها مطبقة قواعد حرب القرصنة . ويحق لك التقرير .

لم اكن مع تحرّك منعزل للبارجة - انظر تعليماتي للمجموعة - غير انني عندما قرأت هذه الرسالة لم ار ضرورة للتدخل . وكانت الوقائع قد بيّنت عند اعتراضات الصباح والظهر ، ان استخدام بارجة بدون دعم المدرّات كان سيمكنه ان يؤدي الى انتصارات عظيمة .

ففي ٢٥ الساعة ٢٣,٥٥ ، اذاً قبل استلامه الرسالة اعلاه ، ابرق العميد البحري « باي Bey » لقائد الاسطول :

في قطاع العمليات الريح على الارجح جنوبية - غربية ٦/٨ محدة بشدة استعمال اسلحة بالمدفّرات ومجبرة اياها على تخفيض سرعتها .
لأي سبب بعث بهذه الرسالة ؟

على أي حال ، لقد قام بذلك دون استشارة العقيد البحري « جوهانيسون » قائد المدفّرات ، الذي كان معه ، حول امكانية عمل هذه السفن . ومن جهة اخرى كانت الغوّصات قد بلّغت سابقا عن حالة الجوّ . وكان قائد الاسطول يعرف ذلك مثلما لم يكن باستطاعة الفريق اول بحري « باي Bey » ان يتجاهله . غير انه كفّ عن الصمت في الراديو الذي كان يتسم آنذاك بأهمية تكتيكية اساسية . لماذا ؟ من المستحيل الاجابة .

ومنذ ذلك الحين توجّب علينا التفكير بأن العدو قد أبلغ بوجود « السكارنهورست » في البحر ، وانه كان قد حدّد بواسطة المنقل الاشعاعي موقعها التقريبي .

في الواقع أبلغ الفريق اول بحري « فرازير » قائد « اسطول البيت Home Fleet » من قبل قيادة البحرية الانكليزية ، حوالى ثلاث ساعات بعد اذاعة هذ الرسالة بأن البارجة كانت قد ابحرت بوجه الاحتمال .

وبعد استلامه الرسالة المرسله الساعة ١,٣٧ من قبل قائد الاسطول سأل الفريق اول بحري « باي Bey » قائد المدفّرات عن انطباعه حول حالة الجوّ . فأجاب هذا الاخير باشارة بصرية :

- مع البحر والريح من المؤخّرة ، لا توجد اية صعوبة لغاية الآن . غير انني لا املك اي اساس لاعطاء حكم او اللاتكال على تحسّن .

اذاً ، كان برأيي متابعة العملية بالمدفّرات وهذا ما حدث في الواقع .

وبتاريخ ٢٦ الساعة ٦,٣٠ وصلت المجموعة القتالية الى الطريق المفترضة للموكب شرقي آخر موقع له مبلّغ عنه من قبل غوّاصة . عندئذ اقلعت « السكارنهورست » الى الجنوب الغربي بسرعة ١٢ عقدة ، نحو الموكب ، مع المدمرات المنتشرة على عشرة اميال امامها .

وفي ذلك الحين اتاح تقرير الفريق اول بحري « فرازير » معرفة عدد وموقع السفن العدوّة .

كان الموكب يتألف من ١٩ سفينة تجارية ، محميّة مباشرة بمدّمرات عادية وبحرّاسة ، وكان على حوالى خمسين ميلا الى الجنوب من جزيرة « الدب Ours » كما كانت قد بلّغت الغوّاصة . وكانت « القوة الاولى » المؤلفة من الطرّادات « بلفاست Belfast » و« نورفولك Norfolk » و« شيفيلد Sheffield » بأمرّة اللواء البحري « بورنيت Burnett » على اكثر من مئة ميل الى الشرق تتجه الى الجنوب الغربي .

وكان الفريق اول بحري « فرازير » قد غادر شخصيا « ايسلندا » في ٢٣ كانون الأول (ديسمبر) في المساء مع « القوة الثانية » البارجة « دوك اوف يورك Duk of yourk » والطرّاد « جاماايكا Jamaica » واربع مدّمرات . وكان يعرف ان الطيران الالماني كان قد اكتشف الموكب وكان ينبغي عليه الافتراض بأنّه كان سيهاجم . وفي ٢٦ كانون الأول (ديسمبر) الساعة ٣,٣٩ وصلته اشارة قيادة البحرية الانكليزية ، معلنة الابهار المحتمل « للسكارنهورست » .

وكان على حوالى ٢٧٠ ميلا من رأس الشمال وبشكل ظاهر على المسافة نفسها من الموكب . ولعدم قدرته على منع الهجوم ضد هذا الاخير قاده باتجاه الشمال لجعل اكتشافه اصعب ، وامر « القوة الاولى » بالاقتراب منه .

وفي الساعة ٩,٢١ اكتشف الطرّاد « شيفيلد » « السكارنهورست » وفي الساعة ٩,٢٤ فتح النار الطرّاد « بلفاست » وتقريبا في الحال الطرّاد

« نورفولك Norfolk » وردّت « السكارنهورست » ببريجها الخلفي فقط .
وفي الساعة ٩, ٤٠ توقّف الجانبان عن الرمي كون المسافة قد اصبحت كبيرة
اكثر مما ينبغي .

واسرعت « السكارنهورست » نحو الجنوب بسرعة قصوى ثم عادت
نحو الشمال . وكان الفريق اول بحري « باي Bey » ينوي بوضوح
الالتفاف حول الطرّادات للهجوم على الموكب من الشمال دون تبرير سلوكه
الجديد امامها .

وكان يمكن الاعتقاد بأن هذه الطرّادات كانت لا تزال تحاول التدخل
بين السفينة الالمانية والسفن التجارية ولكنها كانت قد اصبحت في وضع
خطر للغاية في الساعة ٩, ٢٠ . وكانت « السكارنهورست » متفوّقة كثيرا
عليها بالتصفّيح وخاصة بمدفعيتها . فمقابل قطع الطرّادات من العيار
المتوسط ، كانت تمتلك تسع مدافع من عيار ٢٨٠ ملم دون حساب
مدفعتها الخاصة المتوسطة . اذاً كان من الممكن توقّع ان تستمر المعركة
الناشبة آنذاك حتى تدمير او على الأقل حتى تعطيل خطورة هذه
الطرّادات . واصبح الموكب تحت رحمتها كونه لم يعد عميّا إلا بمدّرات .

وذلك ما كان يخشاه الفريق اول بحري « فرايزر » البعيد آنذاك اكثر من

٢٠٠ ميل !

وفي غضون اشتباك وجيز ، يبدو ان « السكارنهورست » قد اصيبت
مرّتين دون ان تصيب هي نفسها الهدف . وخرقت قذيفة اولى تحت جسر
البطارية دون ان تنفجر ، واصابت الثانية الصاري الامامي ودمّرت فيه
« مقياس المسافة Télémètre » بحيث ان البارجة اصبحت منذ ذلك الحين
عاجزة عن احراز تقويم في قطاع من ٦٠° الى ٨٠° درجة .

ورأى اسبّطيل المدّرات الرابع قنابل الصباح المتيرة ولكن لعدم تلقيه
اي امر من قائد المجموعة ، تابع طريقه نحو الجنوب الغربي . وفي الساعة
١٠, ٢٧ تلقى رسالة : طريق ٧٠ سرعة ٢٥ عقدة بدءا من الساعة

١١،٥٨ « اعمل ضد المربع ٦٣٦٥ » . اذاً اصبح كل اتصال تكتيكي بين « السكارنهورست » والاسيطيل الرابع مقطوعا . وبرؤية البارجة الالمانية تتوارى نحو الجنوب قَرَّر اللواء البحري « بورنيت Burnett » قرارا صحيحا ، بلا ريب ، بعدم تعقبها ولكن بالاقتراب من الموكب لحمايته في حال هجوم جديد .

وفي الساعة ١١ ، عندما كانت « السكارنهورست » تسير نحو الشمال تلقت رسالة جوية معلنة وجود خمس قطع على مسافة بعيدة ، شمالي غربي الرأس الشمالي اي على حوالى ١٥٠ ميلا من موقعها .

واعتقد قائد الاسطول في « كيال Kiel » كونه استلم ايضا هذه الرسالة ، بأن الامر كان يتعلّق بخمس مدّمرات المانية مرسلّة من قبل الفريق اول بحري « باي Bey » بمقتضى برقية تحيز لها العمل مع البارجة الوحيدة . فلا هو ولا قيادة الاركان العامة ، رأوا فيها سببا للتدخل في عملية كانوا لا يعرفون من جهة اخرى كل تفاصيلها .

وبعد خسارة « السكارنهورست » ثُبّت ان الطائفة كانت تريد ان تبْلُغ : « في شمال - غربي رأس الشمال خمس قطع على الارجح واحدة منها ثقيلة » وقبل ارسالها حذف قائد الطائفة الكلمات « على الارجح واحدة منها ثقيلة » راغباً بالتشبّث بالوقائع وليس بصياغة الافتراضات .

ونجهل ماذا كانت ردة فعل الفريق اول بحري « باي Bey » عند وصول هذه الرسالة بعد ١١ ساعة . وربما ، اعتقد ، انه من الممكن ان يتعلّق الامر عمليا بوحدات بريطانية ثقيلة . ويميل تصريح عريف بحري ناج من الفرق للاقناع بذلك . وحوالى الساعة ١٥ كان سيعلن للطاقم بأن مجموعة قتالية عدوة كانت غربي البارجة متّجهة الى الشرق . وكان اساس هذا الاتصال رسالة الساعة ١١ .

وعلى أي حال ، تشبّث الفريق اول بحري « باي » بقراره بمهاجمة الموكب من الشمال .

وفي الساعة ١٢ كانت في شمالي المركب واصطدمت للمرة الثانية بطرادات « القوة الاولى » التي كانت تتدخل من جديد بين السفن التجارية وبينها . وفي غضون هذا الاشتباك ، لم تصب « السكارنهورست » ولكنها اصاب ، هي نفسها ، على الاقل طرادين انكليزيين : على سبيل المثال ، الطراد « نورفولد » اصيب بقذيفتين جعلتا بريجه الخلفي غير صالح للاستعمال وكل الرادارات باستثناء واحد ووقعت خسائر بين الافراد . ويروي « غودي Goddes » رقيب اول بحري قديم ، وأحد الناجين من الغرقى : - بعد الساعة ٣٠، ١٢ بقليل اكتشفت ثلاثة خيالات وأبلغ عنها من امكنة مختلفة ومن قبلي انا شخصيا . وكان قد سبق ان فرض الاستفار بموجب تعليمات مقياس المسافة اللاسلكي . وفي حين تراكمت القنابل المنيرة فوقنا قبل ان نستطيع فتح النار . وقعت طلقات العدو قريبة جدا . وكانت اول صليات من مدفعيتنا الثقيلة للاحاطة . وكنت قد لاحظت بنفسى بعد ثلاث او اربع من هذه الصليات انه شبّ حريق قوي في طراد على مستوى مدخته الخلفية فيها كان يظهر الحريق والدخان في مقدمة ومؤخرة طراد آخر .

وفيا بعد رأيت ايضاً أن الطراد الثالث قد اصيب . وظهرت فيه حزمة نار كبيرة لكنها انطفأت بسرعة واوحى دخان كثيف بأن حريقا كان مشتعل في . واصبح رمي العدو غير منتظم ، وبينما كنا نغير الطريق توارت الطرادات ، مخفية في حبات المطر والثلج . وفي اثناء هذا الاشتباك كان العدو امامنا مرثيا من الجانبين . ورمينا بالبرجين « أ وب A et B » وكذلك من برجى المقدمة من عيار ١٥٠ ملم . ولم أبلغ بأي اثر حاسم على « السكارنهورست » لا بالهاتف ولا بخلاف ذلك . وفي اثناء المعركة الاولى كنا قد ميزنا بصعوبة ، العدو ، ولكن في غضون هذه الثانية رأينا بوضوح الخيالات بسبب شفق الظهر . ومن جهة اخرى كانت المسافة اقصر من الصباح .

وفي اثناء اشتباك الظهر هذا ، لم تكن المدمرات البريطانية في الجوار لأنه

عندما كانت طرّاداتها قد بلغت الدرجة ١٠٠ ، مكتشفة البارجة الالمانية ، كانت على حوالى اربعة اميال بالعرض .

ورغم الانتصارات الظاهرة التي سجّلها ، انهى الفريق اول بحري « باي » من جديد المعركة . وشرح الاسباب في رسالة مرسله الساعة ١٢,٤٠ :

- معركة مع عدّة اخصام في مربع « أ ث ١٣٣ , ٤ AC 4.133 » تطلق قطعة ضخمة على مقياس المسافة الالاسلكي .

نجهل سبب هذا التفسير الخاطئ . وكون الطرّادات الانكليزية الثلاث في متناول النظر لم يكن بوسع « السكارنهورست » بلا ريب ان ترى فيها « قطعة ثقيلة » . تفسير وحيد ممكن :

اوهمت الرزم المدفوعة بطلقات « النورفولك » عيار ٢٠٠ ملم بوجود هذه القطعة الثقيلة التي كانت تظلّ غير مرئية .

وكان لهذا الخطأ نتائج حاسمة ومأساوية . وصرف النظر « باي » الذي كان في وضع ايجابي ، عن الامكانية المحتملة جوا ، في شل لا بل في تدمير اخصامه بصلياته القادمة الامر الذي فسح له مجال الموكب . وكذلك بالنسبة للانسحاب ، فالوضع كان مختلفا جدا : لعدم امتلاك سفن سريعة كثيراً من اجل اعتراض « السكارنهورست » لم يكن بوسع الفريق اول بحري « فرايزر » اللحاق بهذه الاخيرة .

وبدأ من حوالى الساعة ١٢,٤٠ انسحبت البارجة بسرعة كبيرة جدا ، باتجاه موجه ما بين الجنوب والجنوب الشرقي ، باتجاه الساحل النرويجي .

وتُطرح مسألة اساسية : لماذا سلكت هذه الطريق التي كانت تتيح للطرّادات وكذلك للمدمّرات العدوّة ، اللحاق بها وهي لا تزال في عرض البحر ؟ وكان اتجاه ابعاد الى الغرب ، ومعاكس للبحر وللريح قد تسبّب

بفقدان الاعتراض لأنه كان بإمكان البارجة دعم سرعة اقوى من سفن العدو الخفيفة . واعلن الفريق اول بحري « فرازير » في تقريره : كانت « السكارنهورست » تتمتع « بتفوق السرعة من اربع الى ست عقد » بسبب الجو . ومن الشائع جدا في الحرب البحرية الاتجاه بعكس البحر للتحرر من اعتراض السفن الاخف المجبرة على تخفيض سرعتها .

وعلى الأرجح ان الفريق اول بحري « باي » اعتقد بأن طريقا ابعد الى الغرب كانت ستقره من المجموعة المكتشفة الساعة ١١ . وعلى الأرجح كذلك انه كان يخشى من ان « القطعة الثقيلة » التي كان يعتقد انها بجواره حسب رسالته الساعة ١٢, ٤٠ كانت ستلحقه بسهولة الى مثل هذا الاتجاه . اذاً ، قَبِلَ ان يُطارِد من « القوة الاولى » الامر الذي توجَّب ان يكون مميتا له .

وفي هذا الوقت بالذات ، كان الفريق اول بحري « فرازير » يعتقد بأنه كان سوف لن يجد ثانية البارجة الالمانية اذا لم تكن قد توصلت سفينة من سفن « القوة الاولى » الى اعتراضها .

وبعد توقف الاشتباك الثاني ، كان لا يزال بعد عند « السكارنهورست » فرصة للافلات من التدمير « بالدوك اوف يورك » لو كانت قد اتجهت ما بين الجنوب الغربي والغرب فذلك كان يوصلها ، كما نعرف اليوم ، الى الموكب . ولكن الاحداث محصورة هكذا ، قد اخذت مجراها الطبيعي . ابلغ الفريق اول بحري « فرازير » بشكل متواصل عن تحركات خصمه ، من قبل « القوة الاولى » وعليه استطاع المناورة للحاق به . وفي معركة بالمدفعية دامت من الساعة ٤٨ ، ١٦ الى الساعة ٢٠ ، ١٨ لم تنجح « الدوك اوف يورك » مع ذلك بقطع العشر من عيار ٣٥٦ ملم ، في سحق البارجة الالمانية . وبعكس ذلك ، ازدادت المسافة بينها واعتقد الفريق اول بحري « فرازير » بأن خصمه سيفلت منه وبناء عليه ارسل مدمراته الى الهجوم . واستطاعت هذه الاخيرة اصابة جوانب

« السكارنهورست » التي لم تكن محمية بمدفعتها ، بطوربيدات ، والتي كانت تسلك طريقا ملائمة لاقتربها . هكذا أصبحت « الدوك اوف يورك » قادرة على استئناف معركة بالمدفعية .

وقد غرقت « السكارنهورست » الساعة ١٩,٤٥ . أنقذ من رجالها الالف وتسع مئة ٣٦ ضابط صف وجندي بحري ولا ضابطا واحدا .

ناور اسيطيل المدمرات الرابع للحاق بالموكب وفق الامر المستلم الساعة ١١,٠٨ . ولكن بلغته في الساعة ١١,٤٣ رسالة بدون توقيع : « امر للاسيطيل الرابع بالانسحاب » . وطلب العقيد « جوهنيسون Johannesson » مندهشا ، تأكيداً من قائد المجموعة الذي اجاب : « التحق بالقاعدة » . ولم تكتشف المدمرات الموكب .

لقد غيرت خسارة « السكارنهورست » وضعنا الاستراتيجي في التروج جذريا . وسيكون الانكباب على الشروحات (المذكرات التاريخية) عديم الفائدة لعدم معرفة اسبابها بدقة . ويذكر على الارجح التاريخ البريطاني الرسمي بعض العناصر الجديدة ولكن لا تزال تنقص شهادة العميد البحري « باي » الرئيسية .

ان الرواية القائلة بأن « السكارنهورست » كانت ستخسر المعركة بسبب تفوق رادار العدو فقط ، دون ان تستطيع معرفة موقع اعدائها هي نفسها ، خاطئة قطعاً ومغرضة فلقد استعمل الانكليز التسديد البصري . وفي اثناء المعركة رمت البارجة صليات محكّمة في الهدف . ووفق اقوال الناجين من الغرقى بقيت معنويات الطاقم عالية جدا حتى النهاية .

وكان مصير « التيربيتز » بدورها سيتحقق . فلقد أصبحت جاهزة للاستعمال في آذار (مارس) ١٩٤٤ . ولكن لم يكن بالامكان ان يجري الحديث عن استعمالها ضد المراكب بسبب قصر الليالي والتفوق المتزايد باستمرار للطيران العدو . وكان هذا الاخير قد استخبر عن كل حركاتها وكان بامكان العدو الحاق حاملات ... طائرات بحراسة السفن التجارية .

ومع ذلك كانت البارجة لا تزال تقوم بمهمتها في تثبيت قوات هامة في الشمال ، يعني بمنع استعمالها على مسارح اخرى . وكانت تؤمن ايضا حماية النروج ضد انزالات محتملة . ولم يكن لدينا الامكانية لاستعمالها في موضع آخر . وبمحاولة العودة الى المانيا كانت بلا شك ستكشف وستهاجم بقوات بحرية وجوية متفوقة بشكل ساحق .

وبالمقابل ، كنا نتصرف بعدد كاف من القناصة لحمايتها في تلك المنطقة .

وفي ربيع وصيف ١٩٤٤ قُهرت في عدة هجومات . وفي نيسان (ابريل) عطلت ادوات حاملة - طائرات قسما من الانشاءات العلوية فوق الجسر المدرع دون التقليل من قيمتها القتالية . وفي آب (اغسطس) هاجمها الانكليز بقنابل من ستة اطنان ، اصابتها واحدة منها في المقدمة وسببت لها اضرارا خطيرة .

عندئذ امرت بعدم استخدامها بعد الا كسرية مدفعية عائمة لأنه لم يكن باستطاعتنا المحافظة عليها جاهزة تماما . وكان الملاك المدفعي سيقي على متنها . ولواجهة اكثر حالة غير مؤاتية حيث كانت ستغرق ، كانت مرساتها ستلقى بأعماق قليلة في مكان هام تكتيكيا .

وبالعمل وفق هذه التعليمات ، بحث العميد البحري « بيتر Peters » قائد المجموعة القتالية ، عن مكان ملائم في « زقاق بحري Fjord » بجوار « ترومسوي Tromsø » . ولكن بما ان الشاطئ « التحمائي Sous-marin » وعز كثيرا لم يستطع العثور على مرسى مريض تماما . وحاول قائد المجموعة تحسين الظروف بمستودعات من رمل ، تخفضاً بذلك احتمال حدوث ترنح الى الحد الأدنى .

وفي ٢٢ تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٤ هاجمت طائرات انكلو-امريكية من جديد بقنابل من ستة اطنان ، ورمت مدفعية البارجة الثقيلة قنابل منثارية وصدها . وبعد قليل ، وبأمر مني ، عزز سرب مطاردات حماية « التيربيتز » .

وفي صباح يوم احد في ١٢ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٤ ابلغت
شعبة استنفارنا عن اقتراب مهاجرين جدد . غير ان مطارداتنا لم تستطع
الطيران في الوقت المناسب . وقاومت البارجة بمدفيعيتها الوحيدة المضادة
للطائرات . ونجحت الطائرات العدو باصابتها وقضت المصيبة ان تقع
قنابلها الخاصة فقط على يسارها مصدعة جنب البارجة ، وحافرة حفراً
عميقة في قعر الرمل . بحيث ان « التيريتز » قد اصبحت بذلك ممكنة
الغرق . وظل قسم من الطاقم مأسورا تحت الجسر المدرع . واثناء قصص
صفائح « الغاطس Carène » الذي كان يظهر ، بنفائة النار ، لم يتم انقاذ
سوى بضعة رجال .

وكانت خسارة « التيريتز » قد حرمتنا من آخر سفننا العائمة الكبيرة
المستعملة بعد . وبيئت ، ان تقدم الطيران كان يقضي على هذا النوع من
السفن . واستخلص من ذلك الانكليز والامريكان النتائج ونزعوا سلاح
بارجاتهم في عامي ١٩٥٧ و ١٩٥٨ .

وآمل ان اكون قادرا فيما بعد ، ان اروي بتفصيل نشاط غواصاتنا في
بحر الشمال و« الاركتيك » عندما سأضع يدي على العناصر الضرورية .

٥ - البحر الاسود

وفي آب (اغسطس) بلغت الجبهة الالمانية البحر الاسود وحتى ايلول
(سبتمبر) احتلت كل ساحل هذا البحر باستثناء القسم الموجود بين
« تبسوي Tapsué » و« باتوم Batoum » في الجنوب - الشرقي . ولذلك
اصبح هذا المجال البحري المحاط من قبل روسيا وتركيا وبلغاريا ورومانيا
مسرح عمليات بحرية .

وكان الحياذ التركي يمنع القوّات غير التابعة للدول النهرية بالدخول اليه
عبر « الدردنيل Dardanelles » و« البوسفور Bosphore » . ولم يستطع

الانكلو- امريكان انفسهم ، ايصال وسائل اليه ، وكان الاسطول الروسي في البحر الاسود متفوقاً جداً على بضعة سفن خفيفة لرومانيا وبلغاريا حليفتهما .

وطبعاً لم يكن عندنا هناك أية سفينة ، وفي اول الامر اقتصرَت البحرية على تأمين الدفاع عن الشواطئ والمراقبِء المحتلة من قبل القوات البرية ولكن ظهرت ضرورة التدخل عندما عانت هذه الاخيرة من المساوئ في غضون شتاء ١٩٤١ - ١٩٤٢ وحَدَّ الوحل والجليد من التقلبات البرية . فمن المستحيل تموين وحدات القرم وتلك المتقدمة حتى في « كوبان Kouban » و« القوقاز Coucase » عن غير الطريق البحرية . ولذلك ففي ربيع ١٩٤٢ ارسل قائد البحرية الأعلى « ريدر » سفناً صغيرة عبر خط السير التالي : من الالب « Elbe » حتى « دريسد Dresde » ، الطريق السيار حتى « راتيسبون Ratisbonne » ، ثم « الدنوب Danube » حتى البحر الاسود . وفي عام ١٩٤٤ كان الكثير من كاسحات اللغام والزوارق المسطحة المسلحة والزوارق والغواصات قد سلك هذه الطريق الطويلة من ٢٤٠٠ كلم .

ولم يباشر الاسطول الروسي اي نشاط هجومي بشكل كبير رغم تفوقه الهائل . بفضل هذه السلبية وكذلك بفضل الانتصارات المحرزة بطيراننا والقوات البحرية الالمانية والايطالية على السفن الحربية والتجارية السوفياتية وايضاً بفضل احتلال القرم ، احتفظنا دائماً بمبادرة العمليات في هذا البحر .

وظهر ذلك خصوصاً في عام ١٩٤٣ تحت قيادة اللواء البحري « كيازيريتزكي Kieseritzky » . واجاد هذا الاخير حلَّ مهامه المتعددة ، مسعوقاً كثيراً من قبل رئيس قيادة اركانه العقيد البحري « فون كونرادى Von Conrady » .

وكانت (مهامه) متعددة ، في الواقع ، لأنها كانت تتضمن : الدفاع

عن الساحل والمراقء بسرايا مدفعية وبسدود ، والعمل الهجومي لزوارق سريعة بأمرة الرائدین « بیرنباشیر Birnbacher » و« کریستیانسن Christiansen » ولغوآصات بأمرة النقییین البحریین « روزنبوم » و« پیترسین Petersen » ، وتموین القرم ووجهة « کوبان » وعلى « المیوس Mius » : واخیرا حماية حركة مروونا بین « اودیسّا Odessa » و« کونستانترا Constantza » و« البوسفور » . وعلى سبیل المثال ، ففي عام ١٩٤٣ خصّصت لهذه المهمة الاخيرة ٢٠٣٠ سفينة أي ١,٣٥٠,٠٠٠ طن سعة اجمالية .

وفي بدء عام ١٩٤٣ أضيفت مهمة اخرى : استقبال الوحدات المنسحبة من « القوقاز » عبر مضیق « کیرتش Kertch » التي كان الاستيلاء على « روستوف Rostov » من قبل الروس في شباط (فبراير) نتيجة لهزيمة « ستالینغراد » ، يقطع عليها الطريق البري . ومن اجل هذه الغاية ، جمّعت كل الناقلات وسفن الحماية الجاهزة تحت سلطة الفريق اول بحري « ششیرلین Scheurlen » . وما بین نهاية كانون الثاني (يناير) ونهاية آذار (مارس) وتحت ضغط هجومات سوفياتية دائمة نُقل لذلك :

١٠٥ الاف رجل و٤٥ الف حصان و٧ الاف عربة بمحرّك و١٢ الف عربة مقطورة .

وجرت عملية من النوع نفسه من اجل اجلاء « رأس جسر » « کوبان » في ايلول (سبتمبر) ١٩٤٣ حيث نُقل حينذاك : ٢٠٢٤٤٧ شخصا و٤٥٦٦٤ حصانا و١٥ الف عربة بمحرّك و٢٠ الف عربة مقطورة و١٢٠٠ مدفع و٩٥ الف طن من العتاد والمؤن .

واستمر في اثناء هذا الاجلاء تموين القرم وحماية السفن التجارية المتوجّهة الى البوسفور دون توقف .

وكان یكوّن القرم مثل درع حامٍ لهذه المواكب نحو الجنوب الغربي . وبقدر ما كنا نحافظ عليه قلّمَا كان الروس یخاطرون بمهاجمة ناقلاتنا التموينية

والنفطية المرسلة الى مرافئ الايجيه Egée .

وفي ١٦ تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٣ ومناسبة اجتماع حول الوضع ، أبلغت « هتلر » بالنتائج التي كانت ستترتب على خسارة « القرم » بالنسبة لوضعنا البحري في البحر الاسود . وبعد اجتماع آخر في ٢٧ تشرين الأول (اكتوبر) درسنا امكانية تموين وحدات القرم عبر البحر فقط وسحبها عند الاقتضاء عبر الطريق نفسها . واجبت ، كان بإمكان البحرية نقل ٥٠ ألف طن بالشهر على الأقل الى شبه الجزيرة ولسحب الرجال مع اسلحتهم وعتادهم كان سيلزم حوالى ثمانين يوما .

وكان « هتلر » يعتبر الاحتفاظ « بالقرم » اطول وقت ممكن ، ضروريا : لأنه فيما لو خسرنه ، كانت الجبهة السوفياتية ستقترب بخطورة من مناطق رومانيا النفطية الامر الذي كان سيترك مضاعفات سياسية على موقف هذا البلد ، وعلى بلغاريا والحياد التركي . وعند ختام هذا الاجتماع اتخذ « هتلر » القرار التالي :

« يجب تجنب الجلاء عن « القرم » طالما سيبقى امل باستقامة الحالة في القطاع الجنوبي للجبهة ، وسيتم هذا الاجلاء عبر البحر اذا اصبح محتملا . وستبأشر الاستعدادات اللازمة فورا ، بمعزل عما يمكن حدوثه ، كون الوزن ضروريا حتما ان بالنسبة للتموين وان بالنسبة للجلاء عن شبه الجزيرة . وسيعزز الطيران والبحرية بأسرع ما يمكن » .

وفي مطلع تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٣ قطع الروس اتصالنا البري في برزخ « بيريكوب Pérékop » ولم يعد يمّون « القرم » إلا بالطريق البحري او الجوي .

وفي ليلة مُعتمة ، نزل العدو ، تقريبا فورا ، في رأسي جسر في شمال وجنوب مدينة « كيرتش Kertch » وتوصل الجيش الى تطويق هذين الموقعين ولكن ليس الى دفعه (العدو) الى البحر وكنا نتعرض لخطر جسيم بخسارة « الكيرتش » وكل « القرم » معها . ومن اجل ازالته ، كان يجب منع

التعزيز الليلي عن هذين « الرأسين » هذا يعني مباشرة حصار دائم . حاولنا القيام به في القسم الشمالي من المضيق ولكن الممر هناك كان ضيقاً أكثر مما ينبغي وكانت تُشرف عليه سرايا المدفعية ومناور مركبة في شبه جزيرة « كوسا تشوسكا Kossatouchouka » ، وفشلنا ، وبالمقابل يبلغ عرض المضيق ثمانية أميال امام ال « ايلتينجين Eltingen » رأس الجسر الجنوبي المشرف علينا . وامكن ابقاء الحصار هناك في غضون خمسة اسابيع بلا انقطاع اغرقت فيه قوّاتنا البحرية بقيادة النقيب البحري « كلاسمان Classman » في اثناء معارك ليلية مستمرة : ثمانية « زوارق مسلحة Canonnières » وزورقين سريعين و٤٣ زورقا مسطّحا محمّلين بوحداث وذخيرة .

ولقد صُعِفَت حامية « رأس الجسر » الجنوبي المحرومة من التمرين . وفي ٤ كانون الأول (ديسمبر) نجحت وحدات المانية ورومانية في اسقاطها .

ولم يعيش اللواء البحري « كيازبريتزكي » ليرى هذا النجاح الذي كان قد ساهم فيه كثيرا . ففي ١٩ كانون الأول (ديسمبر) قتل بطائرات مهاجمة انقضاضيا عندما كان يريد زيارة مرفأ « كميّش بورون Kamych Bouroun » الذي كان يقوم مقام القاعدة لوحداثنا العاملة في مضيق « كيرتش » .

وفي ٨ نيسان (ابريل) دفع الروس بهجوم ضد « القرم » عبر الشمال والشمال الشرقي ونجحوا في الاختراق . واستقبلت زوارق مسطّحة من البحرية اقساما هامة من فيلقنا على الساحل الجنوبي ، بارتجال ارصفت للركوب ، ونقلوها الى « سيباستوبول Sébastopol » واصبح من الضروري المحافظة على هذا المرفأ من اجل اتمام عملية الجلاء .

وحشد رجال البحرية ، المتحرّرون بخسارة ساحل « القرم » ، في ثلاث كتائب تحت امرة الرّوَاد « هوسفيلد Hossfeld » و« ويرنير Werner » و« كليم Klemm » وقاموا حتى النهاية من اجل الدفاع عن « رأس جسر » « سيباستوبول » .

وفي ٢٠ نيسان (ابريل) كان هناك ١٢٥ الف جندي الماني وروماني .
أجلى ١١٦ الفا بالسفن والطائرات حتى ايار (مايو) . وفي حين كان
الطيران السوفياتي يُكبّد ناقلاتنا خسائر فادحة .

وهجم فيما بعد الروس على « دنياستر Dniestr » ولم يصمد الرومان .
وفي ٢٥ آب (اغسطس) انتقلت رومانيا الى معسكر العدو . ووقفت
بلغاريا ايضا القتال . والغت تركيا معاهدة الصداقة الجيرمانو- تركية ،
 واصبحت الحرب البحرية في البحر الاسود مُنتهية . فدمّرت الطواقم
سفنها .

واعترضت الرّدة الرومانية على « الدانوب الاسفل » حوالى ٢٠٠ سفينة
خفر سواحل وناقلات وسفن مستشفى مع جنود وجرحى ولاجئين وعمال
المان . وفي هذه الازمة أعدّ نفسه فجأة الملازم ثاني المهندس الميكانيكي العام
« زياب Ziteb » مدير قواعدنا في البحر الاسود ، قائداً لهذه السفن وياشر
السير نحو عالية « الدانوب » معها للالتحاق بمنطقة لا تزال مُحْتَلّة من قبلنا .
وفي ٢٦ آب (اغسطس) توجب عليه اخضاع سرايا المدفعية الرومانية
بمعركة من ساعتين ، فاقد ١٢ قطعة و ٣٥٠ رجلا . واثناء متابعة طريقه
توجب عليه شنّ معارك جديدة وتحمل هجمات جوية سوفياتية احدثت له
خسائر اخرى . ولكن في ٢ ايلول (سبتمبر) توصّل للخروج من المنطقة
العدوة مع اكبر عدد من السفن ، منقذاً الرجال الذين كانوا على متنها ومنهم
اكثر من ٢٦٠٠ جريح نالتحين عن اصابة السفينة المستشفى « بامبرغ
Bamberg » والثلاث زوارق اسعاف مسطحة .

٦ - انزال « النورماندي Normandie »

وكانت القطع البحرية المتمركزة في فرنسا وبلجيكا ، باستثناء
الغوّاصات ، تحت امرة الفريق اول بحري « كرانك Krancke » ، قائد
مجموعة الغرب . وكانت تشتمل على الزوارق السريعة والسفن الخفيفة

المكلفة بحماية المجال الساحلي ، وكذلك القطع البرية وقبل كل شيء تلك التي كانت تحمي سرايا مدفعية السواحل .

وكان الدفاع عن ساحل البلدان المحتلة يزيد من اهلية القوات البرية . وكان المشير « فون راندستيد Von Rundstedt » يقودها في فرنسا منذ آذار (مارس) ١٩٤٢ .

وكانت قواتنا المدفعية و« الدفاع م . ط . D.C.A » تتعلق دائما بالبحرية من وجهة النظر الادارية والانضباطية ولكن بالسلطة العسكرية فيما يخص التدريب والتحرك . اذاً ، كان قائد مجموعة الغرب تابعا للمشير « فون راندستيد » في هذا الصدد .

وفي تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٣ كلف « هتلر » المشير « روميل » بمراقبة دفاع الساحل الفرنسي ، وفي ١٢ كانون الأول (ديسمبر) عينه قائد مجموعة الجيوش « ب B » بتكليفه تأمين الدفاع عن « هولندا » في الجبهة الاسبانية تحت سلطة « فون راندستيد » .

اذاً ، لم تكن البحرية تحتل في هذا التنظيم الا مقام المستشار وكان القرار يخص القوات البرية .

وتتمتع القوة البحرية التي تنوي القيام بانزال بالمبادرة الاستراتيجية والتكتيكية، انما تحدّد المكان حيث سيحدث . وتستطيع القوة البرية معرفة هذا المكان بصعوبة ومن المستحيل عليها ان تكون قوية في كل مكان . ويتوجب عليها الانتظار الى ان تبدأ العملية فعليا لكي تكيف اجراءاتها .

وبحكم الوسائل التقنية الحديثة : سفن انزال خصوصية ومرافق اصطناعية والتفوق البحري والجوي للانكلو - امريكان ، كان هؤلاء الآخرون قادرين على الانزال في عدة نقاط من الساحل الفرنسي والبلجيكي والهولندي . وكانت القوات البرية تنتظرهم في القسم الشمالي من المانش في منطقة « La Somme » لأنه كان يفترض ان على العدو ان يبحث عن الاهداف التالية :

١ - اسقاط مزالقي قذف الاسلحة الجديدة (الصواريخ من النموذج الخامس) والمواقع الأكثر خطرا وهي مواقع « با - دو - كالي Pas-de-Calais » لأنها كانت تهدد لندن .

٢ - بلوغ باريس بسرعة لأخذ كل دفاع الشاطئ في غربي « السين Sein » بما في ذلك قواعد الغواصات ، من الخلف .

٣ - الاستيلاء على اقصر خط سير مؤد الى المركز الحيوي « للروور Ruhr » عبر المنطقة الصناعية الفرنكو - بلجيكية .

٤ - اختيار الساحل الاقرب لتقصير المدة الزمنية للعبور الى الحد الأقصى ، وارسال طيرانه بعمق نحو المؤخرة ، طيرانه المطارد بوجه خاص .

٥ - تجنب الحاجز الطبيعي المكوّن من « السين » اثناء المهاجمة شرقي « الهافر Havre » .

ورغم هذه الحجج المقدّمة من قبل القوّات البرية ، ووجود وسائل انزال حديثة ، كان يبدو للبحرية انه من المحتمل قليلا ان العدو كان سيختار منطقة « القمّة La somme » . وكان شكل الساحل وواقع انه كان مُعرّضا مباشرة للريح الغربية يجعلان العملية صعبة . ومن اجل اسباب مشابهة كانت تستبعد السواحل « البريتونية Bretonnes » .

اذّا ، كانت البحرية تعيّن جون « السين » حيث توجد شطآن رملية عريضة محمية من الريح الغربية بثابة المكان الأكثر ترجيحاً . ونظرا لحاجة المهاجمين ، على وجه السرعة ، لمرفأ كبير ، برغم كل الوسائل التقنية ، كان جوار « الهافر » يبدو لها حجة اخرى ذات وزن لمصلحة هذه الفرضية .

وكانت الآراء تتضارب حول نقطة اخرى : هل كان ينبغي ان تجري المقاومة على الساحل نفسه لصدّ الغازين مباشرة الى البحر او ابعد الى الداخل ، بالقيام بهجوم معاكس مع احتياطات متحرّكة لفصلهم عن

شطآنهم وبادتهم ؟ طبعاً كان على القوات البرية ان تقرّر .

وكان رأي المشير « فوراندستيد » ، اعرف ذلك لأنني كنت قد سمعته من فمه ، الحلّ الثاني هو المفضل . وبالعكس كان « روميل » يطلب دفع قوات الدفاع اقرب ما يمكن الى الشاطئ لتنفيذ الحلّ الأول .

وشملت البحرية بالمناقشة بسبب سرايا مدفعيتها . وفي ربيع ١٩٤٤ ابلغني الفريق اول بحري « كرانك » ان افكاره بشأن موقع هذه السرايا المدفعية كانت لا تتطابق مع افكار القائد العسكري . وكان يعتبر ، انه كان ينبغي عليها ان تكون اقرب ما يمكن الى شاطئ البحر لكي تستطيع الرمي مباشرة على العدو اثناء عبوره التقرّي وخاصة في اخطر لحظة بالنسبة له ، تلك التي كان سيطاً اثناءها اليابسة . اذاً كان ينبغي عليها ان تكون قادرة على ضرب الشواطىء نفسها ، وان تجري رمياً مباشراً ، رمياً مانعاً (رمي يقصد به منع العدو من التسرّب الى نقاط معيّنة) على منطقة لا حظّ فيها بالنجاح ضد الاهداف البحرية المتنقلة بسرعة . وبالعكس كانت القوات البرية تؤكّد انه كان يجب وضع هذه السرايا المدفعية في المؤخرة ، حيث كانت سترمي رمياً غير مباشر ، لأنها في حال قربها من الساحل اكثر مما ينبغي ، كانت ستعرض بافراط للمخاطر وخاصة من قبل الطيران .

شخصياً كان رأيي انه كان يجب صدّ المهاجمين الى البحر منذ اللحظة التي كانت فيها زوارقه المسطّحة ستقلب جانبا على الشاطئ وحيث كان سينزل منها لأنه ، كان لا يستطيع في هذه المرحلة نشر قوّاته ، وعلينا ان نسعى في منعه من تكوين « رأس جسر » . اذاً ، كنت أؤيّد « كرانك » . وكان رمي سرايا مدفعيتنا المباشر سيصبح اكثر دقة بكثير ، اذاً اكثر قابلية لاحراز نتائج من رمي مانع غير مباشر . وعلى الشاطئ كانت سرايا المدفعية سوف لن تصبح اكثر عرضة للهجمات الجوية من الداخل .

وبحكم اهمية المسألة ، عرضت وجهة نظر البحرية بعد اجتماع ، في المقرّ العام فتمسك « هتلر » المستند على جنرالات ال « أو.ك.ف »

O.K.W « برأيه ، يعني برأى القوّات البرية برغم مناقشة حادة جدا دامت اقل من ساعة بقليل .

ولم يكن البعض من القوات البحرية التي كان يتصرّف بها قائد المجموعة الغربية ، قادرا على الملاحة بلا انقطاع ضد انزال متوقّع . ومنذ آذار (مارس) ١٩٤٤ كانت كل السفن الخارجة من المرافئ قد اكتشفت بسرعة بواسطة الرادار وهوجت فورا . ولم تكن حتى غارات الزوارق السريعة تُحرز نتائج ، لأنها حالما كانت تصل الى وسط « المانش » كانت تصطدم بقوّات عدوة متفوّقة عليها كثيرا . وازدادت الخسائر والاضرار لدرجة اصبح من المستحيل الحفاظ على خط المراكز الامامية بشكل دائم دون الكلام عن اجراء استطلاعات حتى ساحل العدو . وأبلغ قائد المجموعة الغربية المقر العام وانا بالذات بهذا الوضع مُبيناً بأنه كان لا يحتمل علاجاً . ولنفس الاسباب ، كان من المستحيل تجديد وتوسيع حقول الالغام في جون « السين » فالقطعة المكلفة بالقيام بذلك قد اصبحت بخطرورة جدا في اثناء اشتباك . وتوجب اولا اصلاحها . ولذلك لم تكن الالغام قد وضعت تحت الشاطئء نفسه بعكس ارادتنا ، فلقد كان امر المشير « فون راندستيد » والمقر العام قد الزمنا بالبدء بذلك اولا شرقي « الهافر » .

اذاً عندما نزل الحلفاء في جون السين فجر ٦ حزيران (يونيو) لم يجدوا ، لا حواجز الغام فعّالة ولا اكثر من طوافات في عرض البحر .

واعتقد المشير « فون راندستيد » بأن الامر كان يتعلّق بهجوم مضلّل وليس بانزال رئيسي . غير انه وجّه منذ ليل ٥ - ٦ الاشارة الاصطلاحية لاستنفار كل قطع البحرية الموضوعّة تحت اوامره .

شخصيا ، علمت بالانزال حوالى الثانية صباحا ، واتصل بي هاتفيا الفريق اول بحري « فوس Voss » مندوبنا في مركز القيادة ما بين الخامسة والسادسة وابلغنا ان الـ « او.ك.ف O.K.W » كانت متردّدة في ارسال كل الفرق الجاهزة الى القطاع حيث كان قد حدث الانزال . فاتصلت بالجنرال

« جودل » لأقول له برأيي ، ان ذلك كان الانزال الرئيسي وان المقاومة كانت تبدو لي ملحة . وكان قائد الغرب قد قال لي ، انه لا يشاطر هذا الرأي . فذهبت بالطائرة الى مركز القيادة .

وبعد الاجتماع حول الوضع ، اعلنت « لهتلر » بأن العدو في رأيي ، كان سوف لن ينزل ، بلا ريب ، في « بيتانيا » وانه كان يجب ارسال كل فرق هذه المنطقة نحو جون « السين » .

وبوصفي قائد البحرية لم امارس اي تأثير على العمليات . فقد كنا نملك ٣٠ زورقا سريعا واربع مدمرات وتسع نسابات في مقابل من ٧٠٠ الى ٨٠٠ سفينة حربية مستعملة من قبل الانكلو - امريكان ومنها ست بارجات اثنتان مونيكتور (مدرعة متوسطة الوزن) ٢٢ طرادا و٩٣ مدمرة و٢٦ مدمرة مواكبة و١١٣ فرقاطة وحرّاقة وزوارق قاذفة طوربيدات وزوارق مسلحة . وبذلت سفننا اقصى جهدها وفازت حتى ببعض الانتصارات ولكن التفوق الساحق للعدو في البحر وفي الجو اخرجها بسرعة من المعركة او شلّها .

وبحكم النتائج الخطيرة التي كانت تترتب على نجاح الانزال ، استخدمنا حتى غوّاصات في هذه المنطقة المحروسة للغاية . وسأتحدث عن ذلك في الفصل الرابع عشر .

واستخدمنا كذلك الادوات الملقمة ، التي منها « الطوربيد المجهّز » وكان المقصود طوربيداً يقوم مقام عوامة ويقودها رجل كان يقذف منها طوربيدا ثانيا محشوا بمتفجر وموضوعا تحتها . وكان « الزورق المتفجّر » حاملا شحنة يوجّه مسافيا على الهدف بزورق قيادة . ولقد اشتبك طواقمها بشجاعة واغرقوا بعض السفن .

ولكنها لم تستطع توجيه ضربات ذات قيمة . وبالإضافة لذلك ، حظّر العدو بسرعة جدا استخدام قواعد في جوار جون السين من قبل ادواتنا ، من جراء انه كان يمارس سيطرة مطلقة في الجو ، الامر الذي انهى نشاطها . ولكتابة القصة التاريخية لهذا الانزال كان سيتوجب امتلاك سجلات

عمليات القطع العسكرية التي عملت ضده . ولغاية ذلك الحين ، لا يمكن ادعاء احكام حول الاسباب التي اتاحت انتصار اعدائنا الا بحصافة . غير ان السبب الرئيسي الذي يمكن اثباته ، كان هذه السيطرة المطلقة على الجو ، التي امنت له حرية الحركة والعت حريتنا . ولا يزال الكثير من الاسئلة ينتظر جوابا :

اي تأثير على اعداد الدفاع والخطط لصدد الغزو مارسه الاعتقاد الراسخ للقوات البرية الذي انطلقا من وجهة نظر الاستراتيجية البرية ، افترض ان الانزال كان سيحصل في منطقة « القمة La Somme » ؟

ماذا كانت ستصبح النتائج بالنسبة لتنظيم الدفاع وتوزيع قطع القوات البرية ، وسير العمليات مباشرة بعد الانزال لو كانت القيادة قد تبنت رأي « روميل » والبحرية الذي وفقه كان يتوجب ضرب العدو على الشاطئ عندما كان سيحاول اخذ موطىء قدم عليه ؟

رُغمًا عن التفوق المعادي اما كان سيستطيع الطيران والبحرية فعل شيء اكثر في النهار الذي سبق الانزال والليل حيث بدأ ، بما ان ظروف المد والجزر كانت مؤاتية بشكل خاص لهذه العملية ؟

ماذا كان سيحصل لو ان القيادة في الغرب و« هتلر » والـ « او.ك.ف. O.K.W » كانوا قد اعتبروا فورا الانزال في جون « السين » بوصفه الانزال الرئيسي ؟

وكانت دراسة عميقة لهذه المسائل ستبين ، برأيي ، انه بالرغم من التفوق العدو ، لم يكن ينبغي حتما نجاح مثل هذه العملية . ولكنها نجحت ! ومنذ ذلك الوقت ، كنا قد أجبرنا على القتال على عدة جبهات . ولم يعد من الممكن كسب الحرب . ولم يعد السلام ممكنا ، لأن الخصم لم يكن يراه الا في تدمير المانيا . ولم يكن للجنود من خيار آخر الا متابعة القتال .

- ٧ - البلطيق

في عام ١٩٤٢ نجحت غوآصة روسية ، ذاهبة من « كرونشتاد Cronstadt » في اجتياز حقول الالغام المزروعة من قبلنا في خليج « فنلندا » والتغلغل في البلطيق ، ولكنها احرزت قليلا من النجاح . وسارت مواكبنا في ذلك البحر عمليا دون خسائر .

وفي ربيع عام ١٩٤٣ توصلنا لسدّ خليج فنلندا هذا تماما ، بشباك من فولاذ منحدر حتى القعر وموضوعة من قبل قطعة العقيد بحري « تشيرش Tschirch » . اذا توقفت هجمات الغوآصات السوفياتية حتى خريف ١٩٤٤ . وتمّت واردات الحديد الخام السويدي وحركة المرور التجارية الواسعة وتموين الجيش دون اضطراب .

وفي ٩ تموز (يوليو) حضرت اجتماعا حول تدهور الوضع على الجبهة الشرقية ، اجتماع دعا اليه « هتلر » المشير « موديل Model » والجنرالات « فرياسنير Friessner » و « فون غرايم Von Greim » . وسألني « هتلر » عن نتائج تقدّم الروس في حال وقوعه حتى الشاطئ البلطقي بالنسبة لحركة مرورنا في هذا البحر .

- اجبت ، ان مراقبة البلطيق تنطوي بالنسبة لنا ، على اهمية عظيمة . فهي اساسية بالنسبة لواردات المعادن الخام السويدية التي تزوّد صناعة اعتدتنا الحربية وهي بحاجة ماسة جدا اليها ، وهي اساسية بالنسبة لتكوين اسطول غوآصاتنا الجديد . ويوجد الموقع الغربي الذي يتيح لنا سدّ خليج فنلندا في وجه الاسطول السوفياتي ، شرقي « ريفال Reval » فالسيطرة على جزر البلطيق هي ايضا في هذا الصدد هامة جدا . غير انه اذا كان العدو يصل الشاطئ ابعد الى الجنوب مثلا في « كيثوانيا Qithuania » او بروسيا الشرقية كان خليج فنلندا وجزر البلطيق ستفقد كل فائدة بالنسبة للحرب البحرية . وكان العدو سيستطيع تهديد ، لا بل ، ايقاف واردات المعادن

الخام وبذر الاضطراب في القطاعات حيث تتدرّب غوّاصاتنا وبرأبي يجب ان يكون الهدف الرئيسي الذي ينبغي على كل الاهداف الاخرى ان تتبع له ، منع الروس من الوصول الى البحر الطلق . واذا وصلوا اليه سيستطيعون انطلاقا من مطارات « ليتوانيا » مهاجمة جناح مواصلاتنا ، وجعل تموين مجموعة جيوش الشمال وفنلندا مستحيلا .

إذا كان خرق الخطوط في جنوب « كورلاند Courlande » يشكّل بالنسبة لي ، الخطر الاكثر رعبا .

ومن اجل امكانية التدخّل فيما لو اقترب العدو من الشاطئء كونا المجموعة المقاتلة الثانية بقيادة اللواء البحري « ثيال Thiele » مع الالوية قادة سفننا الكبيرة التي كانت تخدم في تدريب الملاك : « برينز اوغن Prinz Eugen » و« لوتزاو Lützow » و« شير Scheer » و« هيبّر Hipper » زائد مدمّرات ونسّافات .

وفي آب (اغسطس) وصل الروس شاطئء خليج « ريغا Riga » . واسهمت المجموعة القتالية الثانية في صدّهم . واستمرت في نقل الدعم للقوّات البرية، وفي آذار (مارس) ونيسان (ابريل) ١٩٤٥ شاركت ايضا في هذه المهمة مجموعة ثالثة بقيادة اللواء البحري « روجج Rogge » .

واستسلمت فنلندا في منتصف ايلول (سبتمبر) . ومنذ ذلك الوقت فقدت السدود التي كانت تسدّ حتى الخليج كل فعالية . وظهرت غوّاصات سوفياتية في البلطيق . وكان نجاحها ضعيفا ولكن ظهورها على الشاطئء السويدي ساهم في ابصال السويد الى ايقاف تسليماتها من المعادن الخام في ٢٦ ايلول (سبتمبر) . ولم تعمل اية بارجة او طراد او مدمّرة في البلطيق .

وحدث ان وجّهت البحرية طلبات عديدة اكثر فأكثر لتموين او لتعيد نقل قطع مقطوعة من الجبهة . وتدرجيا استخدمت كل سفننا العائمة الجاهزة في هذه المهمة .

وآدت قوّات « كورلاند » البرية دورا هاما في هذا النشاط . وكنت قد

قلت لـ « هتلر » في ٩ تموز (يوليو) ١٩٤٤ النتائج المترتبة على وصول الروس إلى شاطئء هذا البلد بالنسبة للوضع البحري . وفي اثناء اجتماعات عدّة طُرحت عليّ اسئلة متعلّقة بتموين هذه القوّات البريّة او بنقل بعض عناصرها . وكانت ترفع من شأنّي ، فلم يكن عليّ الاجابة على غيرها .

وقبل اجتماع ١٧ اذار (مارس) ١٩٤٥ اعلن لي الجنرال « غودريان Guderian » رئيس قيادة الاركان العامة حينذاك ، ان القرار المتخذ من قبل « هتلر » بالبقاء في « كورلاند » والذي لم يرض عنه ، كان معزّوا جزئيا لمخاوفه بالنسبة للوضع البحري ، فاجبت ، كنت مقتنعا بأن « هتلر » لم يكن متأثرا بهذا الاعتبار ، ولكن بما ان « غودريان » كان يعتقد ذلك ، كنت ارى ضرورة لتبيان هذه النقطة بطريقة صريحة جدا . ففي اليوم نفسه ، عندما كان « غودريان » يعرض الوضع على الجبهة الشرقية ، اعلمت « هتلر » بوجهة نظر انحرية : « تظلّ السيطرة على بروسيا الغربية الى الابد في غاية الاهمية ولكن البحرية لا تعلق اي اهتمام خاص على الدفاع عن « كورلاند » . ويضيف الى عبثها فقط نقل المؤن » .

حينئذ ، اوضح « هتلر » الاسباب التي من اجلها كان يتشبّث بعدم مغادرة « كورلاند » وكان لها كلها سمة برّية .

وفي عداد مهامنا الرئيسية ، كان علينا ايضا اجلاء اللاجئين المدنيين من مناطقنا الشرقية . وسأوضح ذلك في الفصل الخامس عشر . وحتى نهاية الأعمال الحربية تطوّعت السفن الحربية والتجارية كليا في البلطيق لاداء هذه المهمة التي قد اصبحت ضرورية بفعل الوضع البرّي . وخسرت هناك كلها تقريبا وخاصة تحت طائلة الهجمات الجويّة .

الفصل الثالث عشر

في ٢٠ تموز (يوليو) ١٩٤٤

لا تزال احداث ٢٠ تموز (يوليو) والمنازعات التي تثيرها تشغل الرأي العام الالماني وتحدث تضاربا في الرأي في حين اننا بحاجة للبقاء متحدين اكثر من اي وقت . اذاً ، من الملائم تذليل النزاعات الناشئة عن هذا الحادث . لذلك ، فالاستعداد والفهم المتبادلان ضروريان . ولن يتم التوصل لذلك الا بالبحث عن الحقيقة وبتحريير المسائل من الاعتبارات الموحى بها من قبل السياسة الراهنة .

قبل كل شيء يجب تبيان ما اذا كان على الحوادث ان تُحاكم من وجهة النظر الانسانية والاخلاقية او بالاحرى من وجهة نظر مناسبتها السياسية . وبعد كل حساب من الضروري رسم الحدّ بوضوح ، الذي انطلقا منه نكفّ عن تبرير مسلكها من وجهة النظر الانسانية والاخلاقية .

وفي ٢٠ تموز (يوليو) عند الظهر ، اثناء وجودي في مركز قيادي في « لانك Lanke » شمالي برلين ، تلقيت مغامرة هاتفية من اللواء البحري « فوس Voss » مندوب البحرية في المقر العام « للفوهرر » . وقد طلب اليّ المجيء بسرعة الى المقر العام ، قائلاً بأنه كان لا يستطيع توضيح اسباب ذلك لي عبر الهاتف .

وصلت في نهاية بعد الظهر . وبلغني « فوس » والعميد البحري « فون بوتكامر Von Putt Kamer » مرافق « هتلر » ان هذا الاخير كان

ضحية محاولة اغتيال مُرتكبة من قبل بعض ضباط قيادة الاركان . وكنت اجهل تماماً وجود حركة مقاومة واسبابها . اذاً ، كانت دهشتي كبيرة ، وكان يبدو لي انه لا يُعقل ان يصمم ضباط على اقتراف مثل هذا العمل في زمن الحرب .

كيف كان يظهر الوضع ؟

كانت الجبهة تقاوم بشراسة العدو الخارجي . وكانت قوّاتنا في الشرق والجنوب والغرب متوتّرة الى اقصى حدّ ، وخاصة في الشرق لمنع الروس الذين كانوا يتمتعون بتفوّق هائل ، من اجتياح اوروا الشرقية والمانيا . ومن اجل المقاومة ، كان يتوجّب توفير كل طاقة جنودنا الذين ، بلا ريب ، لم يكونوا يرغبون بأفضل من العودة الى بيوتهم ولكنهم كانوا يظلّون مستعدين للتضحية بحياتهم من اجل الدفاع عن وطنهم . وفي البحر كانت الغوّاصات تقبل عمداً بنفس التضحيات . وكانت تقاوم دون امل بالنجاح في سبيل مجرّد هدف تثبيت القوّات العدوّة لمنعها من التدفّق على المانيا لاسيما عدد كبير من القاذفات رباعية المحركات التي بخلاف ذلك ، كانت تفيد بزرع الموت في السكان المدنيين .

اذاً ، كانت المانيا ، تشبه موقعا محاصرا ، ونصدّ الهجومات بعناء . ولم يكن من الممكن لصراع داخل هذا الموقع الا ان يُضعف الدفاع كذلك ، والتسبّب في تفكّك الجبهات وبالتالي هزيمة سريعة . وكان نجاح محاولة الاغتيال يثير اكيداّ جدا ، حرباً اهلية . ولم يكن بإمكان المتآمرين الاعتقاد بأن يُتبعوا بكثرة من وحدات الداخل التي كانوا بحاجة لها ، بعد اسقاط « هتلر » للاستيلاء على السلطة والبقاء فيها .

وكانت ما تزال جماهير الشعب خلف « هتلر » . وكانت تجهل الاحداث التي كانت قد حدّدت لرجال حركة المقاومة الانتقال الى الاعمال . ولم يكن يكفي اسقاط « هتلر » لوحده من اجل تدمير دولة الوطنية - الاشتراكية . وكان من المتوقّع ان تقف تنظيماتها ضد الحكم

الجديد . وكانت الفوضى الداخلية ستنتج عن ذلك . وكانت ستصبح الجبهة ضعيفة حتما من جراء ذلك ، وما كانت ستتلقى تعزيزات ولا تمويلاً ، وفي هذه الظروف لم يكن بإمكان الجنود إلا ان يرفضوا مثل هذا الانقلاب ، والحال ، ان الضباط كانوا دائماً مجبرين بالطلب اليهم بالمخاطرة بحياتهم . أكان بإمكانهم مساندة عمل ، كان باضعافه على الأقل الجبهة ، سيجعل ايضا الظروف التي كان سيشتبك فيها جنودهم اصعب ؟

هكذا كانت طريقتي في رؤية الوضع ، وتصرفت حسب المقتضى : وكان يتوجب عليّ منع كل زعزعة داخلية للبحرية . فلم يكن عليها إلا واجب ! مقاومة العدو الخارجي . وكان واجبي ان احفظ لها تماسكها ومعنوياتها . ولم يكن بوسعي السماح لنفسى ، اثناء التفكير شخصيا في التقلبات ان اسبب منها في ذهن رجالي . لذلك ففي ٢٠ تموز (يوليو) اثناء الحديث عبر الاذاعة في المساء ، اتخذت موقفا صريحا ضد محاولة الاغتيال .

كيف ارى الامور اليوم ؟

لم يؤثر نفوذ « هتلر » الشخصي في عمليات البحرية كما في عمليات القوّات البريّة . فحرب البحر كانت بالنسبة له امرا مجهولا ومقلقا . ولم يتدخل ابداً في قيادتها في غضون المرحلة الأخيرة من الأعمال الحربية . لذلك لم توجد بين البحرية وبينه هذه النزاعات التي كان ينبغي حتما ان تولد مع قادة القوّات البريّة . . فالبحرية لم تر ولم تعلم بتصرفات « هيملر Himmler » وراء خط الجبهة ولا بأفعال اخرى كثيرة جدية بالعقاب ، علم بها جنرالات وضباط قيادة الاركان . وكونها مشدودة الى البحر والساحل ، كان عندها كذلك نقاط خلاف اقل من القوّات البريّة مع الحزب ومنظّماته .

ولذلك لم يكن لضباط وموظفي البحرية ، فيما عدا استثنائين ، أي

اتصال مع حركة المقاومة ولم يكن لهم في اعداد محاولة الاغتيال أبى ضلع .

غير انه ، اذا كان نساء ورجال المان ، بيقين معتقدتهم وبالايمان بأنهم كانوا سيحفظون بذلك وطنهم من الكارثة ، قد قرروا ولوج طريق المقاومة حتى « الخيانة العظمى » ليس بوسعي ان انكر عليهم تبريرا اخلاقيا وخاصة اذا كانوا قد عرفوا بالآثام الكبيرة التي نعرفها جميعا حاليا .

واذا كانوا قد صمّموا ، بهذه الطريقة على اقتراف محاولة اغتيال ، يعني ، اغتيال سياسي ، افهمهم كذلك مع التقيد بالتزامات بأنهم كانوا مستعدين للمخاطرة ايضا بحياتهم . فأمام الضمير الشخصي يمكن اعتبار هذا القبول بالتضحية كتكفير عن الاغتيال . اذا ، لو اقدر الاسباب الاخلاقية لأولئك الذين اقترفوا محاولة الاغتيال ، وخاصة اذا كانوا قد أخبروا بالإبادة الجماعية المفروضة من قبل النظام الهتلري انتهى الى التساؤل ، كيف كنت سأصرف ، انا شخصا ، لو كنت قد عرفت هذه الجرائم .

انا متأكد بأنني كنت سوف لن اقبلها وبأنني كنت سأثور عليها . ولكن لا يمكنني القول بأي شكل . على اي حال كان سيتوجب عليّ مراعاة اعتبار انني كنت جنديا واننا كنا في حرب . ان القيام بافتراضات او تأكيدات بهذا الشأن بعد فوات الاوان ، مستحيل وعديم الفائدة .

ان معرفة ما اذا كانت محاولة الاغتيال في ٢٠ تموز (يوليو) تُبرّر سياسيا ، وما اذا كانت ستستطيع وفي حال النجاح ، تبرير نفسها امام التاريخ هي مسألة اخرى . لم يبق اي شك بعد اليوم : كان فاعلوها يخططون بشكل فظيع في آرائهم عما كان عليهم انتظاره من الخارج . وما كانوا سيغيّرون شيئا بالنسبة لرغبة اعدائنا في احراز « استسلام غير مشروط » . وما كان موت « هتلر » سيوقف اراقة الدم كما يعتقد الكثيرون . وهنا ايضا ، من غير المجدي تدبيح نظريات لا يسمح مجرى الاحداث باثباتها . وعلى اي حال ، من المحتمل انه لو كانت محاولة

الاجتياال تنجح كانت النزاعات الداخلية ، وانهيار مقاومة الجبهات الخارجية والقصف الجوي والاستسلام بدون شروط وأسر ملايين الجنود الذين كانوا لا يزالون بعيدين جدا في الشرق وتدفق الروس على المانيا الشرقية ونقل السكان من قبلهم ستكلف ايضا دما للغاية .

واعتقد الآن كما حينذاك ، ان فاعلي محاولة الاجتياال كانوا يخذعون بأفكار وهمية . ولو كانوا قد نجحوا في الاستيلاء على السلطة ما كانوا استطاعوا منع الهزيمة مع كل نتائجها . ولا يمكن إلا التفكير بالمظهر الذي كانت ستأخذه الهزيمة بالمقارنة مع هزيمة ١٩٤٥ .

ومن المحتمل جدا كانت ستولد اسطورة ، مُعزية الكارثة لفاعلي محاولة الاجتياال وجازمة بأن الحرب كانت قد انتهت بنجاح لو ان « هتلر » قد عاش . واعتقد ان الشعب الالماني كان سيمزق ايضا ، اكثر مما هو الآن من جراء تضارب الآراء حول ٢٠ تموز (يوليو) . وفي غالبته العظمى ، كان سيعزو مصيبته الى الخيانة فقط . وكم كان اصعب عليه استعادة عافيته المعنوية ا وكم كان عسيرا أكثر عليه ، تبني موقف واقعي بخصوص وضع شرط استقراره الداخلي وموقعه تجاه الأمم الأخرى ا

ولكن ، اكرّر ، من الجور ان تُعرّض للسخرية كائنات انسانية ، قرّرت في لحظة اضطراب وغيها ، وفي ايمانها بالعمل من اجل خير الوطن ، ولوج طريق المقاومة والخيانة العظمى والمؤامرة الاجرامية ، اذا كانت مستعدة للمخاطرة بحياتها من اجل ذلك ، وقد فعلت ذلك في الواقع .

ومن الجور لوم رجال ، لبقائهم اوفياء لقسمهم ، في الايمان الجدير بالاحترام ايضا ، بأن واجبههم كان بمتابعة المعركة حتى النهاية .

ومن الجور اخيرا ، رفع هذا وذاك الموقف الى مستوى الاسطورة . وسيظل دائما قسم من الشعب غير راضٍ به . اذّا ، لا يمكن الا حفر الحفرة وليس ردمها .

وكننت قد صرّحت واكرّر انه من وجهة النظر الانسانية والاخلاقية ومع التقيد ببعض الالتزامات يمكنني فهم « الخيانة العظمى » ولكن يجب ان اضيف انني اعتبر تسليم الاسرار العسكرية للعدو جدير بالعقاب في كل ظرف .

ان يثور مواطن ضد شخص رئيس الدولة ، ان يعتبره مسؤولا عن بؤس بلده هذا مقبول ، ولكن لا ينبغي بأي حال ، ان يعرّض للخطر ، او يحكم بمعرفة بالموت على مواطنين ليسوا مشاركين اكثر منه بسير الشؤون الحكومية ، مساعدا العدو الخارجي على ابادته شعبه بالذات . وليس لاولئك الذين يفشون اسراراً عسكرية اي تبرير . وكل امة تحتقرهم . والعدو نفسه لا يحترمهم ويكتفي باستخدامهم . والشعب الذي لا يعتبر مثل هذه الخيانة بهذه الصراحة القاطعة يزعم اسس وجوده ذاتها ، ايا كان نظامه .

الفصل الرابع عشر

حرب الغواصات من ايار (مايو) ١٩٤٣ حتى نهاية الحرب

كانت احداث ايار (مايو) ١٩٤٣ قد بينت : كنا قد بلغنا درجة حيث كانت وسائل القوتين العظميين البحريتين تتغلب على غواصاتنا . وكان يلزم هذه الاخيرة اشهرا طويلة لتجهيزها بأسلحة متقدمة . ولم يكن يمكن توقع مباشرة خدمة السفن السريعة تحت الماء قبل نهاية عام ١٩٤٤ .

لذلك ففي حزيران (يونيو) ١٩٤٣ ، كان عليّ اتخاذ القرار الاكثر صعوبة بالنسبة لي في كل الحرب . هل كان يجب استدعاء غواصاتنا من كل البحار وايقاف حرب الغواصات او بالاحرى جعلها تواصل القتال ، برغم دونيتها ، بشكل مطابق للظروف الجديدة ؟

كانت المانيا في حالة الدفاع على كل الجبهات . كانت قواتنا البرية تقاتل في ظروف صعبة اكثر فأكثر . وكانت الهجمات الجوية تتكاثر فوق ارضنا . اية نتائج مُترتبة على الايقاف التام لحرب الغواصات ؟ أكان بوسعنا التخلي عنها ؟ أكان ينبغي علينا فرضها على طواقمنا رغم دونيتهم الظاهرة ؟

فلقد كانت تُجبر القوى البحرية على قيادة سفنها بمواكب : وكان مجرد هذا الامر يخفض ثلث طاقتها من الحمولة ، مجبرا هذه السفن على عدم سلوك الطريق الاقصر مطلقة العنان لسرعتها ولكن على ترقب طرق

اخرى ، ببطء اكثر ، وعلى المرور بنقاط تجمع محدّدة وعلى رسم دورات طويلة . وكان يصبح التحميل والتفريغ بطيئين ومن هنا خسارة جديدة في الحمولة . وكانت مقاومة الغوّاصات تشغل حوالى مئات المدفّعات والخافرات وسفن الحماية وكذلك مئات الطائرات في كل البحار . وبالتوازي ، كان يتوجّب احواض وقواعد ومطارات كانت تستلزم ملاكاً عسكرياً وجيشاً من الشغيلة وتمتصّ كمية هائلة من المعدّات .

ولو كنا نوقف حرب الغوّاصات ، كانت كل هذه الوسائل ستصبح حرّة وكان بوسع العدو استخدامها في مكان آخر ضدنا .

فعلى سبيل المثال ، كانت القاذفات الضخمة المستخدمة في مراقبة البحار ستصبح جاهزة لمهاجمة المانيا ولزيادة الخسائر المسببة للسكان المدنيين . أكان بوسع الغوّاص ان يشرح للنساء والاطفال بأن ذلك كان امراً مؤسفاً ولكنه لم يكن يملك الصلاية الضرورية لابقاء ادوات الموت هذه في عرض البحر ؟ فطرح المشكلة كان حلّها .

ومن جهة اخرى ، فبالتابعة ، كانت خسائرنا تبلغ ارتفاعاً مخيفاً حتى لو كنا نبذل قصارى جهدنا لتحسين التسليح وحماية السفن . وكان ذلك سيصبح بدون ادنى شك ، تضحية حقيقية .

وكان استنتاجي الموافق عليه بلا تحفّظ من قبل قيادة اركاي بأننا كنا في اصعب عوز لمتابعة المعركة . ولم يكن بوسع الغوّاصات الانسحاب بلا قيد ولا شرط من القتال لترى العبء المحمول من قبلها الى ذلك الحين يقع بكل ثقله على اجزاء اخرى من « الوير ماشت » وعلى السكان المدنيين .

ولو كنا نوقف العمليات لفترة طويلة ، كان سيصبح من الصعب استئنافها بغوّاصات جديدة لأن افضل وحدة لا يمكنها تحمّل مثل هذا التوقيف دون ان تتأذى معنوياتها من ذلك . واخيراً ، كان يجب الحفاظ على السيف مشتبكاً ، لأنه في حالة العكس سوف لن يكون بإمكاننا

مشابكته من جديد الآ بعبء اضافي كبير .

اذاً ، هكذا كانت المسألة تطرح نفسها : أكان ينبغي على الغوّاصات ، الخاضعة للحقيقة الساطعة ، بحس من التضحية قبول قتال حيث لم يكن عليها انتظار انتصارات عظيمة ؟ وكون القيادة قد اتخذت القرار بالمتابعة ، بدا لي ضروريا اخذ رأي رجال الجبهة ، قبل اقراره نهائيا .

فدعيت قادة الاسييطيلات العاملة انطلاقا من المرافء الفرنسية ، بواسطة العقيد البحري « روزينغ Rosing » قائد غوّاصات الغرب . واتى الرائد البحري « ليهمان ويلينبروك Lehmann-Willenbrock » قائد الاسييطيل التاسع و« كونك Kuhnke » قائد الاسييطيل العاشر و« سولير Sohler » قائد الاسييطيل السابع و« شولز Schulz » قائد الاسييطيل السادس و« زاب Zapp » قائد الاسييطيل الثالث . وكانوا جميعهم قباطنة غوّاصات مجرّبين وكانوا يظّلون على اتصال دقيق بطواقم اسييطيلهم . وعرضت لهم المسألة .

فلقد كان هناك اجماع : كان ينبغي علينا مواصلة المعركة وكانت الغالبية العظمى من الغوّاصين ستعتبر هذا القرار صائبا . وأكدت النتيجة هذه الثقة . وبقيت المعنويات سليمة . وقرر مواصلة المعركة بعد مناقشة ذلك مع قادة الاسييطيلات . وفي ٣١ أيار (مايو) ١٩٤٣ اعلمت « هتلر » بالخسائر الجسيمة المتكبّدة في ايار (مايو) وبالاجراءات التي كنت افكر بها . غير انه لا يمكن توقّع قلت للبت في الامر ، ان تستمر حرب الغوّاصات باحراز انتصارات . فالعدو سيطوّر دفاعه العائم والجوّي الامر الذي يثير كثيراً من الاشياء المجهولة والريبة . وكانت الغوّاصة تغرق في عام ١٩٤٠ الف طن في يوم البحر ولكن فقط ٢٠٠ في نهاية عام ١٩٤٢ ، اذاً كان المردود قد نقص بشدة وفي الوقت نفسه كان الدفاع العدو يتوطّد . ومع ذلك ، كان رأيي ، انه يجب مواصلة حرب الغوّاصات حتى لو لم تستطع احرار انتصارات عظيمة لأنها تثبت قوّات هامة للغاية .

ومن بعد ، كان الامر يتعلق قبل كل شيء بتحسين تسليح الغوّاصات .

وفي المجال الأكثر أهمية ، مجال « مقياس المسافة اللاسلكي Radiotélémetre » أنشأنا « قيادة اركان علمية » وعلى رأسها المهندس والاستاذ « كوفمولير Küpfmüller » وقوام مهمتها الرئيسية في اكتشاف جهاز استقبال يعمل على التردد الجديد المستخدم من قبل العدو ، في اتصال مع المؤسسة الوطنية للأبحاث والشخصيات العلمية والصناعية الأكثر كفاءة لكي تُحذّر الغوّاصات من بثّ الكشف ولا يسعها بعد ان تفاجأ .

وكان التسليح المضاد للطائرات سيُعرّز لتيّج للغوّاصات المجابهة ضد مهاجم اذا لم يكن عندها الوقت الكافي للغطس ، وبمساعدة الوزير « سبير Speer » تحسّن بسرعة جدا ضبط وصناعة الطوربيد السمي ، مصيباً مراوح مدمرة حتى عندما كانت تتوجه مباشرة نحو غوّاصة ووصل الى الجبهة منذ آب (اغسطس) ١٩٤٣ في حين كنا قد توقعنا في البدء مباشرته الخدمة في خريف ١٩٤٤ .

وكان من الصعب جداً تقدير الى اي مدى كانت هذه الاسلحة الجديدة ستجدّد قيمة غوّاصاتنا في المعركة . وستبيّن تنمة هذا العرض كيف سارت .

وكان اشدّ تهديد يمارس في خليج « غاسكونيا Gascogne » بعد قليل من الخروج من المرافئ وقبل قليل من الوصول اليها كون العدو قد حشد هناك قوّاته الجوية وكون هذه المرافئ ذاتها في مأمن من الهجومات .

وفي ٢٥ تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ كان « هتلر » الذي كان عائداً من مقابلة مع « فرانكو Franco » قد استدعاني الى جوار باريس . وسألني اية حماية ضد القصف كنت ارى انه من الضروري انجازها في قواعد خليج « غاسكونيا Gascogne » . اجبت ، من غير الممكن لهذه الحماية ان تكون تامة الا اذا كانت الغوّاصات في ملجأ من الباطون

المسلّح في غضون فترات استراحتها وتصلّحاتها . وكان ينبغي ايضاً على هذه الاحواض ، الضرورية لهذه الاخيرة ، ان تكون محمية . واعلن لي « هتلر » بأنه كان سيهتّم بذلك ، ولم اكن اريد شيئاً آخر منه . اكتفيت بابلاغ القائد الاعلى للبحرية « ريدر » بنتيجة المقابلة .

وبعد بضعة ايام ، اتى الوزير « تودت » Todet « لمقابلتي من اجل ايقاف طريقة البناء والعدد ونصّ قرار الاستعجال بملاجىء من الباطون المسلّح التي كنت ارغب فيها . وأوكل انجاز هذا العمل العملاق حقاً الى المهندس « دورش Dorsch » من منظمة (اوت .ت O.T) وأنهى بنجاح في فترة قصيرة بشكل مدهش . واصبحت الغوّاصات محمية تماماً في « لوريان Lorient » و « لا باليس La Pallice » في نهاية ١٩٤١ ، وفي « بريست Brest » و « سان نازير St. Nazaire » في منتصف عام ١٩٤٢ وفي « بوردو Bordeaux » فيما بعد ، وبني المدير « ايكهارت Eckhardt » من القيادة البحرية العليا ملاجىء اخرى بعدد اقل اهمية في المرفأء الالمانية .

ولقد اقترف الانكليز خطأ جسيماً بعدم مهاجمة هذه الملاجىء من الباطون في اثناء بنائها عندما كانت وراء صناديق عازلة يعني قابلة للعطب بوجه خاص . واعلن « روسكيل Roskill » فضّلت قيادة طيران القصف رمي قنابلها على المدن الالمانية وفيما بعد ، كان قد فات الآوان . غير انه مع مطلع ١٩٤٣ عندما كانت معركة الاطلسي تتخذ طابعها الأكثر خطورة بالنسبة لها (للقيادة) قرّرت وزارة الحربية البريطانية مهاجمة المدن الفرنسية والمنشآت الواقعة في جوار القواعد مبعدة الوسائس التي كانت قد عُرّتها الى ذلك الحين باحداث خسائر عند السكان المدنيين ، ولم يكن لهذا القصف الذي اتلف الاحياء السكنية للمرفأء الفرنسية المنكودة ، اية مضاعفات مطلقاً على تصليح الغوّاصات . وهناك حالة وحيدة ، صدّعت قنبلة من عيار ضخّم جداً سقف ملجأ لم يكن قد تلقى بعد التعزيزات المنصوص عنها ، وكادت ان تحرق الى الداخل مع ذلك دون ان تُحدث اضراراً اخرى .

ولكن وإن كانت غوّاصاتنا محمية تماما في هذه القواعد المبنية من الباطون المسلح فلقد كانت تتعرض لأجسام المخاطر اثناء اجتياز المسافة البحرية الواقعة امام هذه القواعد . وكان سينبغي على طيراننا ممارسة السيطرة الجوية على مسافة قصيرة جدا من الشاطئ ولكنه لم يكن ابدا قادرا على القيام بذلك وما زالت القيادة امام مسألة صعبة : كيف تجتاز هذا المجال بتكبد اقل خسائر ، بالوسائل الوحيدة المتوافرة للبحرية ؟

وفي ٢٢ أيار (مايو) ١٩٤٣ ابحرت من « بريست » الغوّاصة يو- ٤٤١ (النقيب البحري « غوتزفون هارتمان Götz Von Hartmann ») المحولة الى « شرك للطائرات » كما كنت قد قلت . وكانت تمتلك مدفعين رباعيين من عيار ٢٠ ملم وواحد من عيار ٣٧ ملم نصف آلي . وكان قوام مهمتها « ليس اخافة الطائرات بل اسقاطها » . وبعد بضعة تجارب سيئة من هذا النوع ربما كانت الطائرات العدو ستتحلى عن الميل في مهاجمة غوّاصاتنا العائمة وعلى الاقل كانت ستقوم بذلك معرضة نفسها لأكبر المخاطر الى ذلك الحين .

في اول الامر بدا كل شيء يجري كما هو متوقع . ففي ٢٤ ايار (مايو) هاجمت طائرة بأربعة محرّكات « سندرلاند Sunderland » الغوّاصة يو- ٤٤١ في خليج « غاسكونيا » وأسقطت فعلا . ولكن بسبب عطل المدفع الرباعي الخلفي كان لديها الوقت لقذف قنابلها . وتوجب على الغوّاصة المتضررة العودة الى قاعدتها .

وفي ٨ حزيران (يونيو) اشتبكت الغوّاصة يو- ٧٥٨ (النقيب البحري « مانسيك Manseck ») الاولى التي حملت تسليح م . ط . معزز- مدفع رباعي عيار ٢٠ ملم ، مع ادوات حاملة- طائرات . ويقول التقرير :

« الساعة ١٨ ، ١٩ هوجمت انقضاضيا على المينة من قبل طائرة بمحرّك واحد نموذج « لايزاندير Lysander » ، نفتح النار ونصيب الهدف

بعدد كبير من الطلقات . وتتوارى الطائرة، وتلقي اربعا من قنابلها يتراوح وزنها من ٨٠ الى ١٠٠ كيلو التي وقعت على مسافة ٢٠٠ متر من الجانب الايمن . ورمت عوامة مَدخنة وابتعدت عن مجموعتها .

« اتجهت نحو الجنوب الغربي بسرعة قصوى . وبدلت طائرتان نموذج « لايزاندير » و« مارتي Martlet » الطائرة المتضررة . تجولان على مسافة ٤ او ٥ آلاف متر وعلى ارتفاع ٣ آلاف متر دون هجوم وبين الفينة والفينة ترميان برشاشهما دون نتيجة .

« الساعة ١٩,٤٥ تهجم طائرة جديدة نموذج « مارتي » انقضاضيا ، من الميمنة . أصبنا ايضا الهدف بطلقات عديدة . تتوارى ويوصلها فوق المؤخرة تقذف اربع قنابل تقع على حوالى ٢٥ مترا من محورنا (اثر سير السفينة) تبعد مطلقة دخانا اسود كثيفا وتقع في البحر . انجح في مقاومة قاذفات على مسافة الفين او ثلاثة الاف متر . وفي الساعة ٢٠ تهجم انقضاضيا مطاردتان نموذج « موستينغ Mustang » بالرشاشات . ونلاحظ ايضا عدة طلقات بالهدف ، تلتحق واحدة متضررة منها بمجموعتها . وتحل مكانها مطاردتان اخريان .

« اصابت مباشرة عدة طلقات قطعتين من القطع الآلية عيار ٢٠ ملم ولم تعد تشتغل بعد . وجمدت مرتكزات المدفعين الأحاديين . احد عشر جريحا جراحهم طفيفة بين عديد وعتاد الحراسة . أقرّ الغطس » .

كان يمكننا اعتبار نتائج هذين الاشتباكين مؤاتية .

وكان قد سبق ان جرت التجربة بحيث ان الغوّاصات المبحرة بمجموعة كانت تستطيع بتركيز نيرانها ، اجبار المهاجمين على الهرب او على الأقل منعهم من قذف قنابلهم بدقة . وعلى اثر معركة الغوّاصة يو-٤٤١ قرّرنا اللجوء الى هذا التكتيك بدءا من نهاية ايار (مايو) ١٩٤٣ .

وكانت التقارير التي تلقيناها حتى ١٠ حزيران (يونيو) ايجابية جدا .

وعبرت بعض المجموعات خليج « غاسكونيا » حتى دون ان تتعرض للخطر ، وصدّ البعض الآخر الهجومات .

غير انه بعد خمسة عشر يوما تكيف العدو مع هذا التكتيك الجديد ، وما ان كانت طائرة تكتشف واحدة من هذه المجموعات حتى كانت تعترضها خارج مدى اسلحة الغواصات ولكنها قريبة بما فيه الكفاية لمنع القباطنة من الغطس خوفا من ان تفصف الغواصة في اثناء هذه المناورة . وكان الهجوم يبدأ بعد وصول طائرات اخرى .

وهكذا هوجمت مجموعة من خمس غواصات متجهة الى عرض البحر ، بالرشاشات من قبل اربع مطاردات معا ، بعد ان تصدّت لعدة هجومات منعزلة ، وتكبّدت الغواصتان يو - ١٥٥ و يو - ٦٨ خسائر في ملاكهما بحيث انه توجب عليهما العودة على اعقابهما .

وبين الحادث ان الابهار على سطح الماء في غضون كل النهار كان خطرا . وعدنا الى التكتيك السابق ، البقاء بنظام تحت الماء وبعدم الظهور الا لشحن البطارية الامر الذي كان يمكن ان يتم في الليل اذا كان نشاط الطيران ينكشف واسعا فوق الحد .

وفي نهاية حزيران (يونيو) عزّزت قيادة البحرية البريطانية الحصار على خليج « غاسكونيا » بمجموعات مطاردة مؤلفة من سفن متخصصة . وفي تموز (يوليو) ارتفعت خسائرنا التي كانت قد انخفضت كثيرا في حزيران (يونيو) . وكانت الطائرات تستدعي هذه المجموعات المطاردة عندما كانت تطفو غواصة على السطح لاعادة شحن بطارياتها ولم تكن نملك القوة البحرية اللازمة لصدّ هؤلاء الاعداء العاملين بالقرب من قواعدنا الى هذا الحد . وكل ما كان بوسعنا القيام به ، كان تحذير الغواصات يوميا من الاماكن التي كنا قد اكتشفنا فيها اكبر حشد من قنّاصات الغواصات والطائرات .

فاستخدمنا من جديد « شرك الطائرات » وهذه المرة كانت التجربة سلبية .

وفي ١١ تموز (يوليو) ١٩٤٣ بدأت الغوّاصة يو- ٤٤١ المعركة مع ثلاث مطاردات عدوة في خليج « غاسكونيا » . واسقطت منها واحدة محترقة ولكن مع ان طبقتها العليا كانت محمية بصفائح تدرّيع تكبدت خسائر في الملاك بحيث انه توجب عليها ايقاف القتال : ١٠ قتلى و١٣ جرحا خطرا منهم القبطان . وبانتهاز لحظة ملائمة غطست دون ان تتلقى قنابل . ونجح الدكتور « بفافنجير Pfaffinger » طبيب الغوّاصة في اعدادتها الى « بريست » وفور وصولها تقدّم العديد من بحارة القاعدة كمتطوعين اختياريين للحلول مكان رفاقهم والعودة الى البحر مع الغوّاصة يو- ٤٤١ .

ولكن بينّ لنا الحادث بأن الغوّاصة كانت تؤلّف خصيصا سيئا جدا للطائرات . وامتنعنا عن تحويل غوّاصات اخرى الى « اشراك » وعن استخدامها مثلها .

وكانت تُسجّل عدة اسباب ضد عبور خليج « غاسكونيا » بمجموعة ولكن النتائج الجماعية كانت تدفع ، مع ذلك ، الى المحافظة عليه . وهكذا وما بين الاول من تموز (يوليو) و٢٠ منه ١٩٤٣ عبرت ٧٥٪ من الغوّاصات على هذا الشكل وفُقد منها ثلاث فقط في حين ان الغوّاصات الاخرى بابحارها على انفراد كانت تفقد اربع غوّاصات منها .

وفي نهاية تموز (يوليو) اصبحت مجموعتان جاهزتين للانطلاق . وبما ان بعض المدمّرات كانت صالحة للاستعمال واكبت الغوّاصات حتى الخط الهاجري الثامن من خطوط الطول الغربية . وبعد الانفصال عن هذه المدمّرات كان للقباطنة حرية الاختيار في متابعة طريقهم على انفراد او بمجموعة واختاروا الحلّ الثاني .

غير انه في اليوم التالي ، بلغت واحدة منها ، بأنها كانت مشتبكة مع خمس طائرات على مسافة ١٥٠ ميلا شمالي رأس « اورتيجال Ortegal » . فبعثنا في الحال تسع « ج يو- ٨٨ JU-88 » لمساعدتها ولكن لم يسمح لها

البززين ببلوغ هذه النقطة . وفي اللحظة نفسها اعلنت اربع غوّاصات اخرى بأنها هي ايضا كانت تُهاجم من قبل اربع طائرات وان قوات بحرية كانت توجد في الجوار . فارسلنا لها ثلاث نّسافات كبيرة . . كل ما كنا نملكه !

وكان يبدو ان العدو كان يبذل جهداً ، لم نكن قد لاحظنا مثله مطلقاً بعد ، لسدّ طرقنا للخروج . ولذلك ، بانتظار رؤية المجرى الذي كانت ستتخذة الاحداث ، قرّرت تحذير كل ابحار جديد في ذلك اليوم ٢ آب (اغسطس) .

وانتهت النّسافات بأقصى سرعة نحو غوّاصة مُتضرّرة بقنابل ، كانت لا تستطيع الغطس الآ بصعوبة . ولسوء الحظ طفت هذه الغوّاصة على سطح الماء ما ان سمعت صوت مراوح هذه النّسافات بالقرب من الملتقى . واكتشفت صارياتها وتقدّمت من امامها . واترك الكلام لقبطانها :

« الساعة ٢٥ ، ١٩ تنّجّه طائرة « ساندرلاند Sunderland » مباشرة نحو المؤخّرة على مسافة ٨٠٠ متر ، ارتفاع متوسط . نفتح النار فوراً . تتوارى على جهة اليمين وتعبّر خارج مدى مدافعنا . ومن اجل عدم وضعها في مركز هجوم ملائم نميل على اليسار الامر الذي لا يقربنا من النّسافات . وفيما بعد دقيقتين خرجت من الغيوم « ساندرلاند Sunderland » ثانية وحامت كذلك حولنا . وتأخذان مكانهما ، واحدة على ٤٥° على الميمنة والاخرى على ٤٥° على الميسرة ويهاجمان معا بالرشاشات ، نرمي على تلك التي في الميمنة بمدفع رباعي عيار ٢٠ ملم وعلى تلك التي في الميسرة بالمدفع وحيد السبطانة وبالمُدفعين (م.ج - ٨١ ز MG-81-Z) عيار ٨ ملم . وتحت تأثير نيراننا تُغيّر قليلاً طائرته الميمنة الطريق وتقذف على الاقل ست قنابل على مسافة ٥٠ متراً في مجرّنا ، هزّت بشدّة الغوّاصة . وانفجرت قنابل طائرة الميسرة التي كان

رصاصها قد شل قدرة مُسدّدي ومُذخري المدفع الرباعي عن القتال ،
تقريبا في اللحظة نفسها على الجانب الايسر ، ونجبرنا تبديل المدفعيين
على إيقاف النار بينما تبتعد الطائرتان .

« وفي حُجيرة المحرّكات الكهربائية كانت لوحة المزاجية اليسرى قد
اُقتُلعت من هيكلها واشتعلت . ويتوقف « ديزيل Diesel » الميمنة .
انبعاث قويّ من الدخان في الداخل . تسرّب خطير للماء . ونميل
بالسفينة على جانب اليسرة .

« وفيما بعد خمس دقائق تهجم الطائرتان من الجهتين بالعرض ، نفس
التوزيع للنيان كالمرة الأولى . قُتل الرجال الثلاثة المؤلفين طاقم تجهيز
القطعة الاحادية . وتحلّق فوقنا الطائرتان وتقذف عدة قنابل تنفجر على
مقربة منا وتسبّب لنا اضرارا فادحة . ويتوقف كذلك « ديزيل » اليسرة .
وقعنا في حيرة لأن المحرّكات الكهربائية لا تدور ايضا . انبعاث قويّ من
الدخان في البطارتين . وتغوص السفينة بشكل ظاهر من المؤخرة لتخطّي
تسرّب الماء طاقة « مضخة النرح Poupe d'épuisement » .

« وفي الساعة ٢٠ تبتعد طائرة ، كانت بلا ريب قد اصيبت بالمدفع
الرباعي عند اول هجوم ، وفيما بعد عشر دقائق تهجم من جديد
« الساندرلاند » الاخرى . وكون غالبية المدفعيين قد اصبحوا عاجزين
عن القتال ومستبدلين ميكانيكيين بدون تدريب ، اصبح دفاعنا اقلّ
فاعلية بكثير . ترمي بكل طاقة رشاشاتها وتحلّق فوقنا وتقذف اربع قنابل
تنفجر على ميمنة المؤخرة على حوالى عشرة امتار من الهيكل . وتغوص
السفينة اكثر فأكثر . ويعلن المهندس الميكانيكي انه لا يستطيع المحافظة
عليها عاتمة .

« أمر بالإخلاء . وكل الطوّافات منفوخة على السطح . ويقفز
الطاقم معها الى البحر . ويبقى خمسة رجال على القطع .

« الساعة ١٥ ، ٢٠ ، الهجوم الرابع . ويجرح رصاص الرشاشات

عدة رجال في الماء ويشقّب الطوّافات . وكان الطيّارون قد صوّبوا اليهم عمدا . وكانت المؤخرة قد غرقت وتبرز المقلّمة مظهره سواعد الغطس . ومن الممكن في اية لحظة ان تغرق الغوّاصة .

« وتخلّق فوقنا الطائرة مرّة بعد مرّة وهي ترمي . ولم يعد لدينا بعد ذخيرة على السطح . اقفز الى الماء مع الرجال الخمسة الاواخر . وبعد قليل يقع انفجار داخلي شديد يُعجّل في غرق الغوّاصة . وتغوص من المؤخرة مودّعة بهتاف البحارة سباحة .

« تملّق فوقنا الطائرات ايضا عدة مرّات ولكن دون رمي وتقذف عوّامتين دخانيتين وتبتعد . ويبقى على سطح الماء ستة وثلاثون رجلا مع صداري النجاة المثقوبة بغاليتها ، وزورق هوائي كبير . وتصل النّسافات الثلاث مع حلول الليل وتتشلنا من الماء » .

كنت قد ذكرت هذا التقرير لأنه ذو طابع مميّز عن النمط الذي كانت الطائرات تدمّر الغوّاصات به .

وتدريجيا علمنا ان عشرةا من غوّاصاتنا - رقم هائل - كانت قد أغرقت في آخر احد عشر يوما من تموز (يوليو) ، وكان عدد الطائرات العاملة ضدها قد ازداد بشدّة ، وكانت تعمل من بعد بمجموعة لمواجهة اكبر حجم نيران للغوّاصات التي هي ايضا مُجمّعة . اذا لم يكن من الممكن شقّ طريق عبر خليج « غاسكونيا » بأسلحتنا م. ط. وكان يتوجب استئناف الطريقة القديمة ، يعني الغطس عند اول علامة كشف وبلوغ عرض البحر خفيفة .

وكان علينا ان نستلم جهاز استقبال جديد لبثّ الكشف ، عاملا على التردّد الجديد في نهاية آب (اغسطس) ١٩٤٣ ، لذلك تمسّكت بحظر الابحار المفروض في ٢ . وتلقت الغوّاصات التي كانت تعود الامر بالانسلال بمحاذاة الشاطئ الاسباني . واتاحت فرص سانحة للجميع بالعودة الى قواعدنا .

وقد قمنا بتجارب مشابهة في قطاعات العمليات . وحتى ايلول (سبتمبر) ١٩٤٣ وجهت غالبية القباطنة تقارير ايجابية حول الخدمات المؤداة من قبل سلاحهم م. ط. وقد لاحظوا ان الطائرات العدو كانت تتصرف بحذر اكبر بكثير حتى بلغت درجة الامتناع عن الهجوم عندما كانت تصادف غواصة جاهزة للدفاع عن نفسها . وعليه انخفضت خسائرننا في البحر الى ١٠٪ في ايلول (سبتمبر) . ولكن بدءاً من اول تشرين الأول (اكتوبر) بدأت الهجومات الجوية بالتكاثر وهذه الخسائر بالزيادة على نحو منذر بالخطر . واسقطت الغواصات عدداً معيناً من الطائرات او سببت تدميرها اللاحق ولكن ذلك قلماً كان يغير النتيجة النهائية . ولم يستطع التسليح م. ط. ان يلعب دوره بفاعلية الاً بالايحاء للطائرة برهبة المهاجمة او باسقاطها قبل الهجوم . ولكن ذلك كان يظل متدنياً جداً كما اظهرت التجربة التالية التي قامت بها الغواصة يو- ٢٦٧ في ١٧ تشرين الأول (اكتوبر) :

« وفي اثناء هجومها ، كانت الطائرة قد اصيبت بشراشير كاملة من القذائف في حجرة الطيار ، دون ان تُحدث نتائج واضحة . ويعتقد ملاك الطبقة العليا بأنه كان قد رأى عدة قذائف من عيار ٢٠ ملم تقفز بعد الاصطدام بالهيكل .

وكانت القاذفات والطائرات المائية العاملة ضد الغواصات تتمتع آنذاك ، بتصفيح منيع تحت البطن بشكل عام ، على قذائف الـ ٢٠ ملم . وكان ذلك يفسر لماذا كان البعض منها يستمر بالطيران بعد اصابته بشكل اكيد بأكثر من مئة من هذه القذائف .

وبعد الهزيمة المتكبدة في المعركة ضد المراكب في ايار (مايو) ١٩٤٣ كان من الطبيعي جداً اللجوء الى تكتيكنا القديم المركّز على البحث عن « نقاط ضعف » العدو واستثمار الامكانيات الموجودة بعد في القطاعات البعيدة ، وكانت التجربة ستظهر لنا ، ما اذا كان الدفاع هناك قد تقدّم ايضاً . اذاً قررت ارسال غواصات الى المحيط الهندي .

وكان الفريق اول بحري « وينيكير Weneker » ملحقا البحري في
 « طوكيو Tokio » يجهذ نفسه لانشاء تعاون بين القيادتين البحريتين . وفي
 كانون الأول (ديسمبر) أبلغ ان اليابانيين كانوا يعرضون وضع مرفأ
 « بينانغ Penang » تحت تصرفنا او مرفأ « سابانغ Sabang » المحتل من
 قبلهم ليخدم كقاعدة للغواصات الألمانية العاملة في شمال المحيط
 الهندي . غير انه ، قبل كل شيء ، كان يجب ارسال الوقود والشحم
 وقطع الغيار اليه وخاصة المؤن لعدم استطاعة طواقمنا الخضوع للصوم
 الياباني . فطلبنا تجهيز مرفأ « بينانغ » بهذا المعنى ، وفي ربيع ١٩٤٣ عبر
 حلفاؤنا عن رغبتهم ، عدة مرّات كذلك ، في رؤية غواصتنا تحلّ فيه .
 غير انني كنت قد رفضت ما دامت فرص نجاحنا كانت تظلّ ذاتها في
 الاطلسي .

ولكن كون الوضع قد تغير ، ارسلت بدءاً من نهاية حزيران (يونيو)
 ١٩٤٣ سلسلة من الغواصات من نماذج « إي اكس - ث IX-C »
 و « إي اكس - د - ٢ IX-d-2 » للعمل فجأة في شمال هذا المحيط عند
 نهاية الريح الموسمية الجنوبية - الغربية - المؤاتية قليلا لأنها تثير بحرا هائجا
 جدا وتخلق ظروف رؤية غير ملائمة - والالتحاق فيما بعد بـ « بينانغ » .

وفي اثناء هذه العمليات ورحلات الذهاب والإياب ، دُمّرت ٥٧
 سفينة إي ٣٦٥٨٠٧ اطنان واصابت البعض الآخر بأضرار . كانت
 الغواصة يو - ٥١٠ (النقيب البحري « آيك Eick ») الاوفر حظاً بين
 تلك التي كانت من النموذج « اي اكس - ث IX-C » ؛ والغواصة
 يو - ١٨١ (المقدم البحري « فريوالد Freiwald ») بين تلك التي كانت
 من النموذج « اي اكس - د - ٢ IX-D-2 » . غير انه توجّب علينا خسارة
 ٢٢ من هذه الغواصات حتى نهاية الحرب منها ١٦ غواصة على الأقل
 دُمّرت بطائرات في اكثريتها في اثناء رحلة الذهاب الى الاطلسي .

وكانت كل اجزاء هذا المحيط محروسة بشدّة بطائرات ذات اربع
 محرّكات بمدى عمل كبير او بأدوات حاملات طائرات امريكية معدّة

خصّيصاً لمطاردة الغوّاصات في الاطلسي الوسطي والجنوبي . وتمارس هذه الحراسة حتى في المحيط الهندي وان يكن ليس بالضخامة نفسها . اذاً كان طيران القوّتين العظيمين البحريتين ، يشارك بكثرة في القتال ضد غوّاصاتنا وهكذا استمرّ حتى نهاية الأعمال الحربية .
وقمنا بالاثبات نفسه في قطاعات بعيدة عن العمليات .

وفي غربي جزر « الأسور Açores » استطاعت غوّاصاتنا التزوّد بالتموين ايضاً ، دون تدخّل ناقلة نفط غوّاصة في منتصف حزيران (يونيو) ١٩٤٣ ، قبل العمل في قطاعاتها الممتدة من مضيق « فلوريدا Floride » حتى جنوبي « ريو دي جينيرو Rio de Janeiro » ومن « داكار Dakar » حتّى داخل خليج « غيني Guinée » . وكان كل قطان يتصرّف بمجال واسع للعمل في افضل ظروف . وكنا نتجنّب بنظام كل حشد كي لا نسبّب حشداً موازياً للدفاع .

قبل كل شيء كانت النتائج ايجابية لأنه منذ البدء أُغرقت ١٦ سفينة عدوة . ولكن الحراسة الجوّية تعزّزت بسرعة لدرجة ان الغوّاصات ، وبشكل خاص تلك التي كانت امام الشاطئ الامريكى عانت من صعوبة البقاء .

وكذلك ، اصبح التموين في البحر خطراً للغاية لدرجة انه توجّب الاقلاع عنه الامر الذي اختصر كثيراً مدّة العمليات .

وفي نطاق ما كنا نستطيع حسب حسابه ، كانت ايضاً الطائرات ، والطائرات وحدها التي كانت تُسبب لنا خسائر في المناطق البعيدة . وكان املنا في تخفيض هذه الخسائر بالعمل في هذه المناطق قد خاب .

وفي حزيران (يونيو) بقيت النسبة المثوية للغوّاصات المدمرة ادنى من ٢٠٪ ولكنها تخطّت ٣٠٪ في تموز (يوليو) وكان التدمير كذلك كثيراً في غضون بضعة ايام ضرورية لعبور خليج « غاسكونيا » بقدر ما كان في غضون اسابيع البقاء في القطاعات . اذاً كان تحطير الابحار الصادر عني

في ٢ آب (اغسطس) يستجيب للوضع بشكل جيد .

وفي المنتصف الثاني من آب (اغسطس) استلمت غوّاصات الشاطئ الفرنسي جهاز الاستقبال الجديد لبث الكشف المسمى «هاجينوك Hagenuk» وكذلك اربعة طوربيدات سمعية كان اسمها الاصطلاحي «زونكونينغ Zouunkönig» (مليك Roitelek) وكانت كلها تمتلك ايضا ، التسليح م.ط. المعزّز ومختلف التحسينات المنجزة في الفترة الفاصلة بالنسبة لأهم اسلحتها . وحضرت الطواقم دروسا خاصة في التدريب .

وكنا نفكر بايصالها الى الاطلسي الشمالي دون ان تكشف قدر المستطاع اذاً ، تحت الماء وبدفعها لمهاجمة موكب اثناء مقاومتها جماعيا الطائرات والمدفّعات . وكان يحدّد هذا القرار حدث معلوم من قبل الشعبة «ب . B» : في تموز (يوليو) هاجم عدد مرتفع جدا من الطائرات «هامبورغ Hambourg» واحداث خسائر هائلة في صفوف السكان المدنيين . والحال هذه ، كانت تظهر بين هذه الطائرات مئات القاذفات ذات الاربع محركات التابعة للمجموعات الخامسة عشرة والتاسعة عشرة للقيادة الساحلية البريطانية المستخدمة لغاية ذلك الحين حصراً في القتال ضد الغوّاصات في الاطلسي . وكان ذلك بشكل ظاهر ، نتيجة امري في ٢٤ أيار (مايو) الذي كان ينصّ على إخلاء المياه الواقعة غربي الجزر البريطانية .

وراقبنا بتوتر ، ان يكشف اجتياز خليج «غاسكونيا» من قبل الغوّاصات التي ابهرت في نهاية آب (اغسطس) . كان جهاز الكشف الحديث سيحميزها بشكل افضل ، من المفاجآت الجوية؟ وبالرغم من ان العدو قد عزّز حراسته ظلّ عدد الهجومات المبلّغ عنها في اثناء هذه الرحلة قليلا . وكان يبدو ان تحسينا قد حدث وكان لا يمكن اسناده الاً للـ «هاجينوك» . وفعلاً لم تفقد المجموعة «زونكونينغ Zouunkönig» اية غوّاصة في خليج «غاسكونيا» .

وبدأ من تلك اللحظة ولغاية ايار (مايو) ١٩٤٤ لم يتخطَ التدمير في تلك المنطقة المعدل الشهري بوحدة او اثنتين . وعندما لاحظنا ذلك شعرنا بارتياح كبير .

وبالكاد كانت المجموعة « زونكونيغ » قد بلغت المنطقة المقدرة ، في ليل ٢٠ ايلول (سبتمبر) حتى اكتُشف الموكب المنتظر على قوس الدائرة الكبرى . ومع الفجر نُسفت سفينتان من تحت الماء . ولكن الاعتراض فُقد بسبب الحراسة المشددة الجوية وعلى سطح الماء . وكانت الغواصات بعيدة اكثر مما ينبغي الواحدة عن الاخرى لتستطيع مجتمعة ، بمجابهة الدفاع الجوي . غير انه امكن العثور ثانية على الموكب في سهرة هذا اليوم الأول .

حينذاك واجهت غواصاتنا الحراسة على سطح الماء بشكل خاص ولأول مرة استخدمت الطوربيدات السمعية .

دامت المعركة اربعة ايام غالبا دون انقطاع واخيرا اوقفت بفعل الضباب وبُلغَت الغواصات انها كانت قد اغرقت ١٢ مدمرة بطوربيداتها الحديدية ، زائد تسع سفن شحن أي ٤٦ الف طن بطوربيدات عادية وفقدت اثنتان .

رأينا ان هذه النتائج كافية لاسيما وانه من اليوم الثاني كان الضباب قد حُدَّ بشدة من امكانيات غواصاتنا . غير اننا بالغنا ، استنادا على الثقة بالتقارير المستلمة ، في نجاح الطوربيدات السمعية . وكما تبين فيما بعد ، بالغ القباطنة في تقدير عدد الخافرات المدمرة من قبلهم لسبب بسيط انه كان يتوجب عليهم الغوص الى عمق ٦٠ مترا عقب القذف كي لا يرجع الطوربيد على مراوحهم بالذات . اذاً ، لم يكن بوسعهم الا سماع الاصطدام وكانت انفجارات القنابل تحدث التباسات بسهولة .

ونعرف اليوم : ان هذا الموكب قد خسر ست سفن اي ٣٦٤٢٢ طناً زائد الخافرات « سانت كروا Ste Croix » و« بولايندر Polaynder »

و« إيتشين Itchen » . ويمكن سحب الـ « ليجان Lagan » المنسوفة ، حتى المرفأ . وربما سَتُعلن تِمة كتاب القبطان « روسكيل » خسائر اخرى لهذا المركب او سَتُفسَّر لماذا لم يكن تأثير الطوربيدات السمعية اكثر ارتفاعا .

وما يجب اخذه بعين الاعتبار هو انه انبغى على الضباب ايضا حماية الغَوَاصات ضد الهجومات الجَوَية لأنها لم تنجح ابدا فيما بعد في الثبات امام الطائرات بشكل مماثل . ولم تتجدد بعد النتائج المرضية نسبيا ، المحرزة من قبل المجموعة « زونكونيغ » وكنا نلاحظ في غضون الأشهر التالية ان التحسينات المحدثّة في التسليح لم تكن تكفي لاعادة الفاعلية القديمة لغَوَاصاتنا . وتوجَّب علينا التخلي نهائيا عن الهجوم بمجموعة على المراكب والاقتصر على مواصلة الحرب باقتصاد قدر الممكن ، ومن اجل الهدف الوحيد في تثبيت قوَّات عدوِّة هامة . ولم نكن نستطيع ايقاف ضغطنا على خطوط المواصلات البحرية وكان ينبغي علينا ممارسته بعدد مرتفع كثيرا من الغَوَاصات ، لأن الخوف وحده من رؤية حشد هذه الاخيرة من جديد بمجموعات كان قادرا على اجبار العدو على عدم تخفيض وسائله المُستخدمة في قتالها من اجل استعمال هذه الوسائل في جهة اخرى .

ولكن القتال كان قاسيا ، كما تبيَّنه هذه الملاحظة المسجَّلة في سجلِّ عملياتي بتاريخ الأول من حزيران (يونيو) ١٩٤٤ :

« كنا قد نجحنا لغاية الآن في تثبيت قوَّات الخصم ، مثلما تبيَّنه الملاحظات المقدَّمة من قبل الغَوَاصات وافادات المخبرين والاذخار التي تحصل عليها الشعبة « ب » . ولم يكن عدد طلعات الطيران العدو وعدد سفن الحماية ومجموعات القناصة وحاملات الطائرات قد انخفض بل ازداد .

« ان هذه المهمة ، اساسا التثبيت ، صعبة الاداء بوجه خاص بالنسبة للغَوَاصين . وكان النجاح لغاية الآن الاستحقاق الشخصي

لطاقم ، وكان يمنحه الروح العدوانية والصلابة والقساوة نحو الذات نفسها ، أكثر مما في أي سلاح آخر . ومن بعد خُفِضَتْ كثيراً احتمالات النجاش وبالعكس أصبحت فرص عدم العودة من رحلة بحرية كبيرة جداً . وفي غضون الأشهر الأخيرة كان ٧٠٪ فقط من السفن المبحرة قد عاد إلى قواعده .

وباستمرار ، كنا نتساءل من جديد إذا كان ما يزال يحقُّ لنا مواصلة حرب الغوّاصات أمام خسائر مرتفعة بهذا القدر أو إذا كان لا يتوجب البحث عن سبيل آخر . ولكن بسبب الوسائل العدوّة التي كانت تتبّتها ، كنا ننتهي دائماً إلى النتيجة نفسها .

« يجب الاستمرار . ويجب قبول خسائر ليس ثمة تكافؤ بينها وبين الانتصارات الراهنة ولتكن عنيفة إلى هذا الحد » .

إن الغوّاصة التي كانت سوف لن تُجبر على الطفو لشحن بطارياتها والتي كانت ستنتقل بسرعة جداً تحت الماء وكانت ستمكّن من البقاء فيها وقتاً طويلاً جداً . كانت وحدها قادرة على انعاش آمالنا . وكنا نتعزّى بالتفكير بأنه كان قد سبق ، أن كل ساعة كانت تقربنا من اليوم الذي كانت ستظهر فيه على الجبهة .

وفي ربيع ١٩٤٤ استلمت الغوّاصات الأوائل من النماذج القديمة الـ « سكَنورشيل Schnorchel » الذي كان يتيح لها الشحن ثانية تحت الماء وتهوية الداخل . واستُؤصلت النواقص الأولية الصغيرة قبل نهاية أيار (مايو) واكتسبت خبرة تشغيله .

وفي الحقبة نفسها ، كان علينا اتخاذ قرار صعب بمناسبة انزال الـ « نورماندي Nourmandie » . أكان يمكننا إرسال غوّاصات فوق أعماق المانش القليلة حيث كانت ستجول مئات سفن الحماية من كل نوع وحيث كان الطيران سيمارس حراسة دائمة ؟ هل كانت ستصل إلى هناك وستفوز بانتصارات مُبرّرة المخاطر الهائلة التي كانت ستعرض لها ؟

ومنذ عام ١٩٤٠ لم نكن ابدا قد عملنا بعد على اعماق قليلة ، على سبيل المثال ، تحت الشاطئ الانكليزي كان « السكنورشيل » يقدم لنا امكانية ذلك ولكن كان سينبغي على الغوّاصات البقاء تحت الماء في غضون كل مدة الرحلة البحرية ، يعني في غضون اسابيع . هل كانت الطواقم ستحمّل مثل هذا الاختبار الجسدي والمعنوي ؟ ومن جهة اخرى أكان من الممكن حتى استخدام « السكنورشيل » في منطقة محروسة بهذا القدر ؟

كان من الصعب ان نقرّر لاسيما وانه في اثناء كل فترة بقاء الغوّاصات في منطقة الانزال كنا سوف لا نعرف كيف كانت تتصرّف الآ عبر الاخبار المنشورة عرضيا من قبل العدو وانه كان سيتوجب انتظار وقت طويل جدا ، تقريرا شفويا ، لأنه بلا ريب ، كانت سوف لا تستطيع الاجازة لنفسها بالبحث عبر الجهاز اللاسلكي .

ولكن كان من المهم ، بالنسبة لسير الحرب اللاحق ، منع الانزال من النجاح . وكانت الغوّاصات تكوّن بالضبط وسيلة الحصول على نتائج هامة جدا دون ان تعرّض للخطر الآ بضعة رجال، حتى ولو كانت لا تغرق الآ ناقلة واحدة محمّلة بالذخائر والعربات او بأسلحة اخرى ، حتى ولو كانت تدمّر نفسها . كم رجل ، اية كمية من العتاد كان سيتوجب استعمالها في البرّ لاستيعاد الاتساع نفسه من التسليح العدو؟ تباحث في نفسي زمنا طويلا ولكن انتهيت بالعزم على ارسال غوّاصات .

ابحرت الغوّاصات الاوائل منذ ٦ حزيران (يونيو) . وكنت قد قلت لها :

« ان كل سفينة عدوة مستعملة في الانزال حتى ولو لم تنقل الآ خمسين جنديا او عربة هي هدف يتطلّب تطوّعكم كليا . ويجب مهاجمته حتى بالتعرّض للتدمير .

» اذا ما وصلتم لغاية اسطول الانزال ، سوف لن ينبغي على اي اعتبار

ان يوقفكم لا اعتبارات الأعماق القليلة ولا اعتبارات حواجز الألغام ، ولا أي اعتبار » .

« كل شخص ، كل سلاح ، مفقود من قِبَل العدو ، قبل بلوغ البرّ ، يقلّل من فرص نجاحه » .

« ويتكبد العدو خسائر ستؤدي الغوّاصة مهمتها الأعظم وستُبرّر وجودها حتى وإن دُمّرت كذلك .

كانت الاسابيع التي تلت بالنسبة لغوّاصاتنا الاسابيع الاصعب من كل ما في الحرب . وفي عودتهم ، اعلن القباطنة نجاحات كانت تُبرّر متابعة عملياتهم رغم التعب الجسدي غير العادي المسبّب للطواقم من جراء هذه الاسابيع الماضية تحت الماء . ولكن المعنويات ظلّت تفوق كل مديح .

شخصيا لم اظهر الثقة بالنفس نفسها . وكان تردّي حول مصير الغوّاصات المستخدمة وخاوفي من ان يجمع العدو وسائل كان من الاجرام التشبّث امامها ، كانا قد دفعاني في ٢٤ و ٢٦ آب (اغسطس) لاستدعاء كل الغوّاصات المستخدمة في انحاء جون « السين » ، ولِعِظَم عزائي عادت خمس غوّاصات وبانتصارات مشرّقة .

ما هي النتائج المحرزة في منطقة الانزال ما بين ٦ حزيران (يونيو) وآخر آب (اغسطس) ؟

انجزت ثلاثون غوّاصة مزوّدة « بالسكنورشيل » ٤٥ رحلة بحرية . دُمّر منها العدو ٢٠ ، وبخصوص حوالى الألف رجل الذين كانوا يركبونها أنقذ منها ٢٣٨ . واصابوا حسب الاستعلامات البريطانية : ٥ سفن حماية و ١٢ ناقلة أي ٥٦٨٤٥ طنا و ٤ سفن انزال أي ٨٤٠٤ اطنان .

وغرق مركب على لغم مزروع من قبلها . وكذلك تضرّرت : سفينة حماية وخمس ناقلات أي ٣٦٨٠٠ طن وسفينة انزال ومركبين بالغام .

وكانت كل السفن الغارقة محملة بعناد حربي . ويتيح كراس تدريب الطيران الامريكي تقدير ما يمثل ذلك . ويقول :

« عندما تغرق غواصة سفيني شحن زنة ٦ آلاف طن وناقلة نفط زنة ٣ آلاف طن ها هي لائحة نموذجية بما نخسره : ٤٢ دبابة و٨ مدافع حصار عيار ١٥٢ ملم و٨٨ مدفعا عيار ٨٧.٦ ملم و٤٠ قطعة عيار ٤٠ مم و٢٤ سيارة مصفحة و٥ رشاش « برن Bren » على حاضن بدافع ذاتي و٥٢١٠ طنان ذخائر و٦٠٠ بندقية و٤٢٨ طنا من عتاد الدبابات والفي طن مؤنة والـ « مُصندقة Container » بنزين . ماذا كان سيحصل لو ان هذه السفن الثلاث بلغت المرفأ وافرغت هذه الحمولة ! ومن اجل تدمير نفس كمية العتاد العسكري بالطائرات كان سيتوجب اجراء ٣ آلاف هجوم متوج بالنصر » .

ودونت ، انا شخصيا ، في مذكراتي :

« كانت الغواصات قد انتهت معركتها في « المانش » . وكانت قد اظهرت فيها فكرها التقليدي العظيم . وتبين نظرة خاطفة شاملة ان استخدامها كان صائبا رغم كل مخاوفنا وكل شكوكنا ، وان النجاحات المشرفة بالنسبة للظروف الصعبة والتي كانت قد احرزت فيها ، كانت قد اكتسبت بثمن خسائر فادحة بلا شك ولكنها محتملة . وكان التموين العدو قد تضرر ليس بشكل حاسم ولكن بشكل محسوس وكانت مساعدة هامة قد بذلت لوحداثنا المقاتلة في البر » .

وبعد الاختراق المنجز من قبل الامريكان في الـ « أفرانس Avance » في ٤ آب (اغسطس) ١٩٤٤ اصبحت قواعد الشاطئ الفرنسي معطلة بالنسبة لنا بحيث ان الغواصات نُقلت الى النروج من آخر آب (اغسطس) الى آخر ايلول (سبتمبر) .

وفي اول حزيران (يونيو) كنت قد امرت بعدم استخدام غواصات مزودة « بالسكنور شيل » في الاطلسي . ولأول مرة منذ ١٩٤٠

استخدمناها من جديد بالقرب من الشاطئ الانكليزي . وفي هذا الصدد كنت قد دوت في مذكراتي بتاريخ ١١ ايلول (سبتمبر) ١٩٤٤ : « امر لكل الغوّاصات بالعمل في الجزء الغربي او الشرقي من قطاعاتها حسب قوة الدفاع . وليس الحّد الشرقي لهذه القطاعات الا توجيهات غير الزامية . وتذكر القيادة تماما ان واقع الابحار « بالسكنورشيل » تحت ردة فعل معادية قوية يفرض اختبارا خطيرا جدا خاصة للطواقم الشابة .

وللقباطنة العاملين قرب الشاطئ حرية التصرف كلية لتقرير ما اذا كان عليهم الانسحاب نحو عرض البحر مؤقتا او منهجيا (الاستفادة من ذلك للإبلاغ عن الوضع ا) واذا ، بسبب تعب الطواقم المضني اكثر مما ينبغي والسفينة ، كان من الضروري العودة الى قواعدهم قبل استهلاك كل وقودهم وكل طوربيداتهم » .

وكانت اول رحلة بحرية بهذا الشكل ايجابية جدا :

عملت الغوّاصة يو-٤٨٢ (النقيب البحري « كونت فون ماتوشكا Conte Von Matuchka ») في قناة الشمال ، شمالي ايرلندا ، وحسب الاستعلامات الانكليزية اغرقت هناك المدمرة « هارست كاستل Hurst Castle » واربع سفن أي ٣١٦١٠ اطنان .

وكذلك فازت عمليات اخرى في الجوار المباشر للشاطئ في بحر ايرلندا عند المخرج الغربي « للمانش » وامام « شيربورغ Cherbourg » بانتصارات ، وعملت ايضا الغوّاصات المزودة « بسكنورشيل » قرب الساحل في القطاعات البعيدة . وفي تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٤ وامام « هاليفاكس Halifax » اغرقت الغوّاصة يو-١٢٣٢ (الرائد البحري « دوبراتز Dobratz ») اربع سفن لموكبين أي ٢٤٣٣١ طنا ونسفت واحدة منها زنة ٢٣٧٣ طنا ، وحتى في غربي جبل طارق عملت الغوّاصة يو-٨٧٠ (الرائد البحري « هيشلير Hechler ») بنجاح .

وحينذاك ، اجرينا التحقيق الموفّق ، انه لغاية نهاية كانون الثاني

(يناير) ١٩٤٥ كان « السكونر شيل » قد اعاد فعاليتها حتى لغواصات
النماذج القديمة . وكان مردود الغواصة في منطقة العمليات بحصر
المعنى ، في آخر فصل من عام ١٩٤٤ مرتفعا كما في آب (اغسطس)
١٩٤٢ ! ولكن كان يوجد فرق اساسي : ففي تلك الحقبة الاخيرة كانت
الغواصة تمضي من اصل مئة يوم ستين يوما في البحر واربعين في
قطاعها . وفي كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٤ ومن جراء مدّة
التصليحات الاكبر (كنا قد خسرننا تسهيلات المرافء الفرنسية)
والرحلات البحرية الأطول والملاحة المستمرة والابطاء « بالسكونر شيل »
من اجل مئة يوم لم تكن الغواصة تمضي في البحر اكثر من سبعة وثلاثين
يوما منها تسعة فقط في قطاعها . ولذلك كان الرقم التامل للتدمير ادنى
بكثير من رقم عام ١٩٤٢ . وكان وحده وصول غواصات ذات سرعة
كبيرة تحت الماء ، الى الجبهة ، يمكنه تغيير هذه الظروف .

ولكن التحقيق الآخر في نهاية كانون الثاني (يناير) ١٩٤٥ كان ايضا
مشجعا اكثر : كانت الخسائر هي ايضا قد انخفضت كثيرا . كانت ١٠٪
من الغواصات الموجودة في البحر يعني بالكاد متفوقة على خسائر النصف
الثاني من عام ١٩٤٢ واقل مما في عامي ١٩٤٠ و ١٩٤١ .

هكذا اذا ، فيفضل تركيب « السكونر شيل » وكذلك بفعل فكر
القباطنة وطواقمهم المتبكر الراسخ ، كنا قد نجحنا في استئاف الهجوم في
المياه الاقليمية للعدو . ولقد انكشف ايضا ان البقاء فوق اعماق قليلة
كان له كذلك حسنات لأن هيجان البحر المسبب بفعل التيارات العنيفة
عند الشاطئ كانت تجعل اشتغال اجهزة التنصت العدو اصعب . ولم
نكتف عن تذكير القباطنة بأنه في اثناء هذه العمليات كان يلزمهم دائما
العمل بطريقة غير متوقعة بالنسبة للعدو ، مثلا ، بمهاجمة المراكب
الساحلية من جهة البر ثم بالانسحاب نحوه .

وازاء هذه التطورات الايجابية قرّنا في نهاية كانون الثاني (يناير)
١٩٤٥ من جديد استخدام الغواصات التي كانت ستصبح جاهزة في نهاية

شباط (فبراير) قرب الشاطئ . ولم يكن من السهل علينا اتخاذ هذا القرار . وكان ينبغي على العدو بشدة تعزيز دفاعه فيه . وكانت الغواصات مجبرة على عدم استعمال اجهزتها اللاسلكية . اذاً ، لم يكن ينبغي علينا التبليغ الاً بعد عدة اسابيع ، عند عودة الرحلة البحرية ، وليس بعد من ٧ الى ١٤ يوما ، كما في السابق ، عما كان يحدث من الغواصة ومن ظهور ظروف غير ملائمة ، التي بالتالي لم نكن نستطيع مقاومتها بعد في الوقت المناسب .

ومن جهة اخرى ، كان كل تدمير لسفينة محملة بعتاد حربي ومخصصة للمراقب الفرنسية او الـ « إيسكو Escout » يشكل مساعدة للمعركة البرية . وكانت هجمائنا بمحاذاة الشاطئ تثبت قوات خفيفة لم تكن تستطيع العمل ضد حركة مرورنا في بحر الشمال في الـ « سكاجيرراك Skagerrak » وبمحاذاة الساحل النرويجي ، وكانت قد تمت هناك نقلات هامة مثلا ، في نهاية تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٤ لإيصال تعزيزات الى المانيا .

لقي القرار المتخذ في نهاية كانون الثاني (يناير) ١٩٤٥ باستخدام الغواصات كما في غضون الاسابيع الماضية تبريره في التقارير المشجعة التي قدمها القباطنة عند عودتهم ، لغاية مطلع اذار (مارس) .

وفي اذار (مارس) ازداد قلقنا لأن اذاعة العدو لم تتضمن اية اشارة حول نشاط غواصائنا . وبالمقابل ، في ١٣ بلغت الغواصة يو- ٢٦٠ (الملازم بحري « بيكير Beker ») بأنها كانت قد تضررت بخطورة بلغم على عمق ٨٠ مترا ، أي على حوالى عشرين متراً فوق القعر وانها استطاعت مع ذلك الطفو وان الطاقم كان يُخلّجها للعودة الى الشاطئ الايرلندي .

وكان ذلك برهاننا على ان العدو كان يزرع الغاما عميقة ضد الغواصات ، كنا نتوقع ذلك وكنا قد اعطينا التوجيهات لتدارك هذا

الخطر ، منذ تشرين الأول (اكتوبر) . وفي المناطق حيث كان يفترض وجودها كان لا يجب الغوص تحت ١٥ الى ٣٠ مترا . لأن الالغام على هذا العمق كانت خطيرة ضد الملاحاة العائمة . ولعدم امتلاك اخبار عن فاعلية غَوَاصَاتنا ، امرناها ، بعد استلام هذه البرقية من الغَوَاصَة يو- ٢٦٠ ، بالابتعاد عن الشاطئ وحتى بالعودة اذا كان الدفاع قويا جدا .

غير اننا لم نعلم الا بعد نهاية الحرب الكارثة الحاصلة آنذاك : فلقد كنا خسرنا ست غَوَاصَات في كانون الثاني (يناير) وخسرنا ٢٩ منها في نيسان (ابريل) ١٩٤٥ ا ولمعرفة اسبابها الدقيقة يجب انتظار نشر التاريخ الرسمي البريطاني المتعلق بهذه الحقبة .

وتكبدنا كذلك خسائر في مرافقتنا ومياها تحت الضغط الجوي الساحق اكثر فاكثر في غضون الاسابيع الاخيرة للامعمال الحربية .

وفي غضون ذلك ، كانت تُجَرَّب الغَوَاصَات من نماذج واحد وعشرين وثلاثة وعشرين وكانت تُدَرَّب طواقمها . واطهرت سلسلة من « امراض الطفولة *Maladies d'enfance* » ، حدثا طبيعيا جدا بما ان الامر كان يتعلق بطراز كليّ الجسدة . أضرت (هذه الامراض) بالمحاولات ولكن النتيجة النهائية كانت مشرقة جدا . فكان بإمكان الغَوَاصَة من نموذج واحد وعشرين بلوغ ١٧,٥ عقدة تحت الماء وكانت سرعة رحلتها البحرية ٥,٥ عقدة تظل مرتفعة جدا وكانت كذلك في غاية الهدوء . وكانت تتمتع بمدى عمل هام ، يسمح لها بالذهاب الى رأس الرجاء الصالح والعمل هناك في غضون ثلاثة او اربعة اسابيع والعودة الى المانيا دون الحاجة للتزود بالوقود ، مُجَهَّزة بآلات حديثة ومُطَبَّقة طرقا جديدة ، كانت قادرة على استقبال كل العناصر الضرورية للقذف ، تحت الماء ، ولإنجاز هذا القذف على عمق ٥٠ مترا دون الحاجة للنظر على سطح الماء .

وكانت الغَوَاصَات من نموذج ثلاثة وعشرين تُظهر الموصفات نفسها

فسرعتها القصوى ومدى عملها كانا أقل كثيراً بسبب انخفاض الوزن .
وفجأة كان يزول التفوق المكتسب من قِبَل الدفاع منذ عام ١٩٤٣ لاسيما
بسبب الرادار . فالحوَاصت كانت تظل باستمرار تحت الماء على عمق
يحميها ، إذاً ، كانت تفلت من الانكشاف على سطح الماء . وكان في
متناولنا فرص وانتصارات جديدة . لذلك تابع الانكليز بقلق تطوّر هذه
النماذج في غضون الستين الاخيرتين من الحرب . ففي كانون الثاني
(يناير) ١٩٤٥ وفي مؤتمر « يالطا Yalta » طلبوا من « ستالين » الاستيلاء
بأسرع ما يمكن على « دانتزيغ Dantzig » لأن هناك كان يُبنى ٣٠٪ من
هذه الحوَاصت .

« وكان الطيران والسفن العائمة الحليفة ، سيتمكنون بصعوبة جدا
من قتال هذه الحوَاصت من الطراز الجديد لأنها كانت سريعة جدا تحت
الماء ومزودة بتجهيز تقني عصري جدا » . يقول التقرير الامريكي حول
هذا المؤتمر .

وكان يُظهر التقرير المعروض في نهاية هذا المؤتمر من قبل رؤساء هيئة
الاركان الى الرئيس « روزسفلت » ولرئيس الوزارة « تشرشل » :

« ان امكانية رؤية الحوَاصت الالمانية التي اصبحت من جديد خطرا
جديا بالنسبة لملاحتنا في الاطلسي الشمالي ، تُسبب لنا تحوّفاً » .

لم تباشر الخدمة الحوَاصت الاولى من نموذج ثلاثة وعشرين ، المؤخّرة
بسبب تكثيف القصف ، إلا في شباط (فبراير) ، واول حوَاصة من نموذج
واحد وعشرين باشرت الخدمة في نيسان (ابريل) ١٩٤٥ . وفي الحال
احرزت الحوَاصت من نموذج ثلاثة وعشرين نتائج ممتازة تحت الشاطئ
الشرقي لانكلترا . وعلى سبيل المثال اخترقت الحوَاصة يو-٢٣٣٦
(النقيب البحري « كلوسماير Klusmeier ») في « فارث اوف فورث
Firth of forth » واغرقت سفينتين جنوبي شرق جزيرة « ماي May » .
وابدى القباطنة الرأي التالي :

« غَوَاصَة مثالية بالنسبة للعمليات القصيرة في جوار الشاطئ ، سريعة قابلة للمناورة سهلة الغطس وتعرض قليلا من السطح عند الكشف والهجومات . ويمكن للعدو ان يشته بوجودها ولكن يمكنه بصعوبة الحصول على اثبات وكشف الموقع » .

وتبين كذلك اننا كنا قد بخسناها قيمة تحملها في البحر بتقديره باسبوعين او ثلاثة اسابيع . فعلى سبيل المثال ، بقيت فيه الغوَاصَة يو- ٢٣٢٤ ستة وثلاثين يوما وتخطت النتائج العملية ضعف ما كنا ننتظره . ولم تُفقد اية غوَاصَة من الثماني غوَاصات نموذج ثلاثة وعشرين والتي كانت تعمل تحت الشاطئء العدو في ظروف صعبة للغاية .

عُهدت الغوَاصَة يو- ٢٥١١ ، اول غوَاصَة من نموذج واحد وعشرين ، الى قبطان مجرب الرائد البحري « شني Schnee » والى الملازم اول مهندس ميكانيكي « سوهرين Suhren » بمثل الاهمية نفسها ، وابتحرت من « بيرجين Bergen » في ٣٠ نيسان (ابريل) ١٩٤٥ لاجراء رحلتها البحرية الاولى . غير انه في ٤ أيار (مايو) وفي اطار الاجراءات المتخذة من قبلي لانهاء الحرب تلقت الامر كل الغوَاصات بعدم المهاجمة ، وهذا ما قاله الرائد البحري « شني Schnee » :

« عند الذهاب في بحر الشمال ، اول اعتراض مع مجموعة قناصة . كنت قد لاحظت ان هذه الاخيرة لا يمكنها شيئا ضدنا بسبب سرعتنا الكبيرة تحت الماء . واتوارى بسهولة بتحويل الاتجاه ٣٠ درجة . وفي ٤ أيار (مايو) بعد استلام الامر بعدم المهاجمة ، اتجهت نحو « بيرجين Bergen » . وفيما بعد بضع ساعات ، اصادف طرادا انكليزيا محروسا بمدمرات . اناور للهجوم واجتاز شاشة الحماية وأصل على مسافة ٥٠٠ متر من الطراد . لم أكتشف في اية لحظة كما ثبتت المحادثة مع ضباط هذا الطراد في « بيرجين Bergen » اثر استجوابي على متن هذا الطراد .

« انطباع شامل : سفينة جديرة بالملاحظة ، كاشفة امكانيات جديدة

تماما سواء بالنسبة للهجوم او بالنسبة للدفاع » .

لا يمكنني انهاء عرض هذه الاشهر الاخيرة من حرب الغوّاصات الا بذكر « تشرشل » : لم تفقد الغوّاصات الشجاعة حتى بعد خريف ١٩٤٤ ، عندما اجبرت على مغادرة قواعدها في خليج « غاسكونيا » . ولم تكن الغوّاصات المزوّدة « بالسكنورثيل » التي كانت حينذاك في الخدمة والتي كانت تمتصّ الهواء الخارجي بخرطوم بينما كانت تُعيد شحن بطارياتها تحت الماء ، الا التمهيد لنوع جديد من حرب الغوّاصات مُبتكر من قبل « دونيتز » . وكان يعتمد على مباشرة الخدمة لطراز جديد من الغوّاصات التي كان عدد هام منها حينذاك قيد البناء والتي كانت الاولى منها تجري حتى اختباراتهما . وكان يمكن لالمانيا احراز انتصارات مُميّزة لو كانت تبدأ القتال باكرا وبعدد كاف . كانت السرعة الكبيرة التي كان بوسعها بلوغها تحت الماء ، ستطرح علينا مسائل جديدة خطيرة وكانت فعليا ، كما كان يعلن « دونيتز » ستثور هذا النوع من الحرب .

« ... وبفضل جهد خارق وبرغم الخسائر الفادحة بقيت ٦٠ الى ٧٠ غوّاصة تعمل تقريبا حتى النهاية . لم تحرز كثيرا من الانتصارات العظيمة ولكن طواقمها حفظت في اعماقها الامل الخالد بأنه كان سيحدث تغير في الحرب البحرية . جرت المرحلة الاخيرة لهجومنا في مياه المانيا الساحلية . ودمّر القصف كثيرا من الغوّاصات ، مع ذلك ، عندما امرها « دونيتز » بالاستسلام لم يكن يوجد منها اقل من ٤٩ في البحر . وهكذا كانت شمولية مجهود الالمان العنيد والشجاعة التي لا تقهر لطواقم غوّاصاتهم » .

الفصل الخامس عشر

رئيس دولة

في كانون الثاني (يناير) ١٩٤٥ وضعت الحكومة الألمانية يدها على التقرير البريطاني « الخسوف Eclipse » بخصوص « الاجراءات الواجب اتخاذها من اجل السيطرة على المانيا » بعد استسلامها غير المشروط . وكانت خارطة مرفقة بهذا المستند تبين تقسيم البلاد بين الاتحاد السوفياتي والولايات المتحدة وبريطانيا العظمى . وكانت تطابق التقسيم المقبل الى مناطق احتلال باستثناء المنطقة الفرنسية التي أدخلت في شباط (فبراير) ١٩٤٥ في مؤتمر « يالطا » . وكان هذا التقسيم والسبل المعروضة في خطة « مورجينثاو Morgenthau » تضرّ بمصير وجودنا بوصفنا امة شرعية .

وكانت صرامة هذه النوايا تُعزّز المعارضة السياسية وسطنا ، لنهاية سريعة للأعمال الحربية باستسلام غير مشروط . زد على ذلك ، كانت عقبات عملية اخرى ، هامة للغاية ، تعترضها كذلك .

وفي ١٢ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٥ شنّ الروس هجوماً جديداً . فاخترقوا في « سيليزيا Silésie » وبلغوا المجرى الاوسط للـ « اودير Oder » في « كاسترين Küstrin » وفي « فرانكفورت Francfort » . ولم يستطع « الويرماشت » إداء رسالته الطبيعية : تحمّل مسؤولية سكاننا في الشرق واراضهم . والتجأ جمهور من الناس المدعورين نحو الغرب . وكانوا يعرفون ماذا كان سيحلب لهم الغزو السوفياتي . وفي تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٤ وكون الروس قد استولوا على « غولداب Goldap » وبعض القرى

في جبهة بروسيا الشرقية قتلوا هناك السكان بقساوة غريبة . ولم يكن نداء الكاتب « ايليا ايهرنبورغ Ilya Ehrenburg » الى الجيش الاحمر يترك مجالا للشك في هذا الصدد :

« اقتلوا ، اقتلوا ! لا يوجد شخص بريء عند الالمان . لا بين الاحياء ولا بين اولئك الذين سيولدون ! نفذوا تعليمات الرفيق ستالين بسحق الحيوان الفاشي في عرينه الى الابد . حطّموا بالعنف الكبرياء العنصرية للنساء الجرمانيات . خذوهن كغنائم مشروعة . اقتلوا ، اقتلوا يا جنود الجيش الاحمر البواسل في هجومكم القهار ! »

وينظري ، كان الواجب الاول الذي كان لا يزال على قوّاتنا المسلحة ، انقاذ هؤلاء السكان المنكودين . واذا كان بآلنا الشديد ، ليس بوسعنا الدفاع عن ارضهم فعلى اي حال كان علينا على الأقل انقاذ حياتهم . لا لشيء غير هذا السبب ، كان من الضروري مواصلة القتال على الجبهة الشرقية .

شيء آخر، فوفق ارادة الحلفاء ، لم يكن من الممكن ان تنتهي الحرب بوجه آخر غير استسلامنا غير المشروط . وبالنسبة لوحداثنا كان توقيع هذا الاستسلام سيوقف في الحال كل تحرّكاتهم . وكان سينبغي عليها ، القاء السلاح والاستسلام حيث كانت ستوجد . انستسلم في غضون شتاء ١٩٤٤ - ١٩٤٥ وثلاثة ملايين ونصف المليون جندي مازالوا بعيدين جدا عن الجبهة الانكلو-امريكية وقد يُصبّحون اسرى عند الروس . حتى بأحسن النوايا ، كان هؤلاء الاخيريون عاجزين عن جمعهم وتغذيتهم وايوائهم . وكان سيتوجب على رجالنا الاقامة مؤقتا في الهواء الطلق في البرد ، وكان سينجم عن ذلك حتما عدد وفيات مخيف . وتبيّن ذلك بوضوح احداث ايار (مايو) مع انها فترة اكثر ملاءمة بكثير . وحتى في الغرب لم يتوصّل الانكليز والامريكان الى تزويد اسراهم الذين مات عدد كبير منهم ، بما فيه الكفاية من التموين .

وبالتالي ، كان انتهاء الحرب باستسلام غير مشروط في غضون شاء
١٩٤٤ - ١٩٤٥ يُسبب موت ملايين المدنيين والجند ولم يكن أي واحد
من هؤلاء الذين كانوا يشغلون آنذاك مركز مسؤول في « الويرماشت »
يستطيع النصح بالفياض بذلك ، ولم يقبل أي واحد من لاجئي الشرق
المنكودين ان يُسلم هكذا للروس ولم يكن أي جندي يريد ان يقاسي الاسر
السوفييتي . اذاً ، كانت الوحدات سوف لن تطيع الامر بالتوقف حيث
كانت ، من اجل الاستسلام . ولم يكن أي قائد يستطيع في تلك الحقبة ،
توقيع الاستسلام دون معرفة انه كان سوف يفقد الاحترام وكذلك انه كان
سيحكم بهذا العمل ، على عدد كبير من الاشخاص بالدمار . وبصراحة
لم يكن بوسع أي شخص اتخاذ مثل هذا القرار .

ومهما صُعب احتمال متابعة القتال والتضحية برجال في البر والبحر
وقبول الخسائر المُسببة للسكان المدنيين بالقصف ، غير انه كان يجب القيام
بذلك لأن هذه التضحيات كانت ستظل اخيرا اقل جسامه من تلك التي
تحدث عن نخل سابق لأوانه عن اقاليم الشرق ، وكان ينبغي على القادة
العسكريين الذين كانوا يتساءلون في تلك الحقبة عما اذا كان الاستسلام
يشكل اهون شر ، ان يطرحوا على انفسهم المسألة بتموضعهم ليس من
وجهة نظر الغرب او الشرق الالماني ولكن من وجهة نظر مصير كل المانيا .
حقا ، كانوا يفهمون ذلك ، فسكان الغرب كانوا يطالبون بنهاية سريعة
للأعمال الحربية لأن اطالتها كان لا يمكنها ان تجلب لهم الا المساوىء ،
ولكن لا يمكن الاكتفاء بذلك في أية حالة ، فوجهة النظر هذه كانت احادية
الجانب اكثر مما ينبغي ، وكانت تحقر مصير مواطنينا في الشرق لا بل تحقر
واقع ان جنودا ينتمون لعائلات من الغرب كانوا سيصبحون ايضا
ضحياتها . وكان لا ينبغي كذلك ان يُترك القرار لحيار حاكم هذه المقاطعة
او ذاك الراغب في انقاذ منطقته الادارية دون الاهتمام بالمناطق الاخرى .

وكنتم قد عرضت في الفصل العاشر لماذا لم يكن بوسعي اقتراح قبول
استسلام غير مشروط . ومن جهة ثانية ، لم تطلب مني الحكومة ابدا ،

بوصفي قائد البحرية ما اذا كان يجب انهاء الحرب . ولو طرح هذا السؤال عليّ لاجبت بالنفي طالما كانت جيوشنا في الشرق بعيدة بهذا القدر من الخطوط الانكلو - اميركية .

وكانت المحافظة على النظام في الجبهة وفي الداخل تكون الشرط الأولي لانقاذ سكان الشرق . وليس بوسع الفوضى إلا زيادة الخسائر في النفوس البشرية ويفسر هذا الهدف العسكري الذي كان من المستحيل طبعا نشره بسبب العدو ، الاوامر المعطية من قبلي في تلك الحقبة .

وعلى أي حال ، ففي شتاء عامي ١٩٤٤ - ١٩٤٥ لم اكن اعتقد بأنه يجب مواصلة القتال لأن انشقاقا كان وشيك الوقوع بين الحلفاء الغربيين والاتحاد السوفياتي . ولم اكن افهم السياسة الانكلو - اميركية الهادفة الى استئصال قدرة المانيا القارية تماما - لأنه كانت زيادة القدرة الشرقية ستملأ حتما الفراغ المُسبب اذاً ، ولكن لم اكن اعتقد ان الحلفاء الغربيين يفهمون ايضا خطر ذلك . وكانت دعايتهم و« روحهم الصليبية » ضد الوطنية الاشتراكية تستبعدان هذا الفهم من جانبهم .

وبدأ من صيف ١٩٤٤ ، عندما اقتربت الجبهة من جبهتنا كون فنلندا قد توقفت عن القتال واصبحت بروسيا الشرقية مهددة ، حُدثت بدقة أكثر فأكثر الرسالة الرئيسية للبحرية : نقل رجال واسلحة ومؤن وعتاد لجيوشنا عبر البلطيق وسحب الجرحى واللاجئين ووحدات عسكرية نحو الغرب بالسفن نفسها . وبعد اختراق الروس في كانون الثاني (يناير) ١٩٤٥ الذي ازال او هدد الاحواض ومراكز التدريب في البلطيق الشرقي ، اصبح جلياً بأنه كنا سوف لن نستطيع استعمال غوّاصاتنا الحديثة بكل الاتساع المرغوب . وكانت حرب الغوّاصات تكفّ عن كونها رسالتنا الرئيسية .

وعليه كنت اخصّص القسم الاكبر منها لدعم الجبهة ولإنقاذ السكان . ووُضِع الملاك المرصود لتجهيز الغوّاصات ولسفن اخرى قيد البناء والذي لم يكن ضروريا في مكان آخر ، بتصرف القوّات البرية او نظم

بفرق قاتلت في البرّ ضد الروس . لذلك شارك في غضون الاشهر الاخيرة حوالى ٥٠ الف بحري في دفاع الاقليم . وقتل اللواء البحري « سكورلين Scheurlen » الذي كان يقود الفرقة الثانية البحرية .

واستدعينا سفناً من بحر الشمال والنرويج في كل النطاق المسوّغ بضرورة تأمين حرية مواصلاتنا . واتخذت سفنتا التجارية اهمية رئيسية من اجل النقل الى البلطيق . وكانت توجه من « هامبورغ Hambourg » من قبل حاكم المقاطعة « كوفمان Kaufmann » مستشار الرايخ في الملاحة البحرية والتابع مباشرة لـ « هتلر » من اجل تلك المهمة . ولكن الوضع العام جعل من الضروري تجميع كل الوسائل في اليد نفسها . لذلك وضع تحت سلطتي كل ما كان يعوم . واوكلت ادارة استثمار الحمولة التجارية الى العميد بحري « انغل هاردي Engel Hardt » الذي كان سابقا يتمتع بخبرة كبيرة جدا في هذا الصدد . وكانت البحرية قد استطاعت بجزء كبير بفضلها تأمين ، فضلا عن تموين الجبهة الشرقية ، نقل اكثر من مليوني انسان آتين من بروسيا و بوميرانيا Poméranie ، ووجه اجراء النقلات الاميرالان « كوميتز Kummetz » في « كيال » و « بوكاردي Buchardi » في الشرق ، المتصرفان بقيادات اركان خاصة للاستجابة لتنوع صلاحيتها . ولكن النصر اخيرا يعود لروح التضحية عند الطواقم العسكرية والتجارية .

واتخذت اجراءات لمنع كل تدخل مزعج من جانب السلطات المحلية في نشاط المرافئ والاحواض . وفي كل مكان عمل بنشاط من اجل المحافظة على السفن الحربية والتجارية قادرة على الملاحة . وكان يقتضي القصف والالغام والطوربيدات المكدوفة من قبل الغوّاصات الروسية والتجربة المستمرة المفروضة على آلتها ، تصليحات كان يجب انجازها بأسرع ما يمكن .

وفي ١٩ اذار (مارس) وجه « هتلر » قراره الشهير « الارض المحروقة » وكان يتعلق بي اتخاذ التدابير التي كان يستوجبها بالنسبة

للبحرية . وبأمر من « هتلر » بتاريخ ٢٣ آذار (مارس) كان التدمير في المرافئ يخضع لموافقتي . وأوضح ذلك التعميم التطبيقي المنشور من قبل « او.ك.ف O.K.W » في ٢٥ آذار (مارس) . وكلفت ممثلي البحرية المحليين بالاهتمام بهذه المسائل .

وللتأكد من ان الناقلات كانت ستستلم كل الوقود الضروري دُفعت لمطالبة « هتلر » بادارة كميات الفحم والنفط الموجودة في المانيا الشمالية .

وبعد وصول الروس الى الـ « أودير Oder » الاوسط والتقدم المنجز بالهجوم الامريكي الذي كان يُهدد بشطر البلاد ، اصدر « هتلر » تعميما في ١٠ نيسان (ابريل) يقضي بأنني كنت سأمارس السلطة في القسم الشمالي من الاقليم ولكن فقط في المجال المدني . وكنت سأقود ايضا العمليات العسكرية اذا كان « هتلر » وال « او.ك.ف O.K.W » معزولين في القسم الجنوبي . ومن اجل هذا الحق بي حاكم مقاطعة « برايم Brême » . و« ويغينير Wegener » من اجل الصلاحيات المدنية والجنرال « كينزيل Kinzel » من اجل الصلاحيات العسكرية .

وتنفيذا لهذا التعميم غادرت برلين في ٢٢ نيسان (ابريل) مباشرة قبل حصارها من قبل الروس ، للاقامة في « بلون Plön » في « هولشتاين Holstein » .

ولم يكن لي ضلع في هذا القرار ولكنني رأيت حقيقيا . واثبتت لي بوضوح الدراسة المباشرة منذ وصولي الى « بلون » ، ان الدفاع عن القسم الشمالي ، المنظم من قبل « هتلر » لم يكن ممكنا عمليا . غير ان تعييني كان يتيح لي سلطة على منظمات الدولة من اجل تنظيم اجلاء اللاجئين الواصلين من الشرق عبر البر . وكان كل اضطراب سينتهي بخسائر نفوس بشرية . وكان ينبغي منع الاختلافات في وجهات النظر او النقص في روح التعاون في استقبال اللاجئين . وفي ٢٣ نيسان (ابريل) دعوت حكام مقاطعات « ميكلمبورغ Mecklenbourg » و« شليزويك - هولشتاين »

Schleswig-Holstein « و » هامبورغ Hambourg . ولم يأت هذا الاخير « كوفمان » رافضا التعاون ففهمت بسرعة انه كان يحاول منذ منتصف نيسان (ابريل) الحصول على استسلام خاص بالنسبة لمدينته والذي لم اكن استطيع بأي حال التفكير به لأنني كنت محتاجا لأكبر مجال ممكن من اجل استقبال اللاجئين ، والحالة هذه لم اكن اتصرف إلا بـ « شليزويك - هولشتاين » فـ « ميكلمبورغ » التي حسب الخارطة التي كانت بحوزتنا كانت تتعلق بالمنطقة السوفياتية كونه من غير الممكن الدفاع عنها بعد ، زمنا طويلا . وكانت « كيال » قاعدة كل سفن النقل في البلطيق توجد في « شليزويك - هولشتاين » وكانت هذه المقاطعة ستقع فورا في ايدي الانكليز اذا كانت « هامبورغ » تستسلم وكنا سنخسر كل المرافئ المفتوحة بعد لحركة المرور . وكان سيصبح من المستحيل سحب اللاجئين عبر الطريق البحري . أكان سيمن بعد استقبال اولئك الواصلين بالبر ؟ كان ذلك يتعلّق باتفاق الانكليز ولم نكن نستطيع توقّع ما كانوا سيفكرون في هذا الصدد . وعلى الارجح كانوا سوف لن يقبلوا على اي حال جنود جيش « فيستول Vistule » الذين كانوا ينسحبون والمدنيين معا . وقد لاحظنا فيما بعد ان الامريكيين قد اعترضوا اللاجئين اثناء مرورهم واعتقلوا جنودا عزّلا من جيش « سكورنير Sckörner » وسلموهم للروس .

وبالتالي كان استسلام « هامبورغ » السابق لآوانه والمنفصل سيتمخض عن خسارة عدد لا يُحصى من اللاجئين والجنود الوافدين من الشرق ، وفي ٣٠ نيسان (ابريل) استلمت من « كوفمان » عبر « المبرقة الكاتبة Téléscripateur » ملاحظة كانت تظهر فيها نواياه بوضوح . وفي اليوم نفسه ، بعد الظهر ، اذاً ، قبل ان أُعين رئيسا للحكومة . اجبته :

١ - ان الهمّ الرئيسي للقيادة العسكرية في الوضع الراهن هو انقاذ الارض والشعب الالمانيين من البلاشفة اذاً ، قبل كل شيء ، ينبغي القتال بمواجهة الشرق . وسَيُقام كل ما هو مادي ممكن لمنع الروس من دخول « ميكلمبورغ » او على الاقل للمحافظة على هذه الاخيرة حتى يُتاح مرور

المهتجرين .

٢ - ولا يمكن ان يتم هذا المرور الا اذا ظل باب مفتوحا على جبهة مناطق الاحتلال المحددة في « يالطا » . واذا كان الانكليز يقطعون حاليا قناة « ألب تراف Elbe Trave » كان سيصبح سبعة ملايين الماني خاضعين للتعسف الروسي .

٣ - اذاً ، من الضروري حتماً الدفاع عن موقع « الألب Elbe » بمواجهة الغرب بأشدّ عناد . وسيسوّغ انقاذ مواطنينا من الشرق ألف مرة الكميات التي كان يمكن ان تُدمّر في هذا القتال . ولم يفكر بأي تدمير للمرافق والمنشآت الصناعية . وبالعكس يجب منعه بأي ثمن .

ويبدل دعم دون تحفظ للمهام العسكرية المحددة اعلاه ، ستساهمون انتم شخصيا ومدينة « هامبورغ » بأفضل اسهام ممكن في القتال الذي يشنه شعبنا لضمان مصيره .

اذاً ، لم يكن بوسع « هامبورغ » الاستسلام منفردة في تلك الحقة . وعند انتهاء نقل واستقرار اللاجئين في « شيلزويك - هولشتاين » كان الوضع سيتغير . ولم يكن بنيتي في هذه الحالة مواصلة مقاومة عديمة الجدوى . ولكن كان من الضروري حينذاك الدفاع عن جبهة « الألب Elbe » ضد الانكليز وخاصة عدم ترك جسر « هامبورغ » تقع بين ايديهم ، اذاً ، كان من الضروري القتال ابعد ما يمكن الى الجنوب الغربي الامر الذي كان يبعد القتال عن المدينة . وبهذا المعنى أعطي امر المشير « بوش Busch » القائد العسكري للمنطقة الشمالية الغربية .

وكان ينبغي تخصيص اكثر ما يمكن من الوسائل للجنرال « وولف Wodl » القائد العسكري لـ « هامبورغ » . وكان يوجد في المرافق طوامم الغواصات الذين كان لا يمكنهم العمل بغواصاتهم . فاستلموا بزات « فيلدغرو Feldgrau » ووضعوا بتصرف الجنرال . فشكّل منهم وحدة مضادة للدبابات تحت امرة قيادة الرائد البحري « كريمر Cremer »

والنقيبين البحريين « بيشيل Peschel » و« زاتير Thäter » . ولم اكن اشك بروحهم ولكن كنت اخشى ألا يكونوا بمستوى هذه المهمة غير الاعتيادية بالنسبة إليهم . واستخدم الجنرال « وولف » كتيبتهم مع وحدات من الشرطة والطيران في عمليات مجموعات انقضااض . ودخلوا في المنطقة المحتلة سابقا من قبل الانكليزي في جنوب غربي « هامبورغ » ودمروا هناك من ١٨ الى ٢٠ نيسان (ابريل) حوالي ٤٠ دبابة وعربة مصفحة . وعزا الجنرال « وولف » الجانب الاكبر من هذا الانتصار الى كتيبة « كرمير » . فأوقف الانكليز المدهوشون بفداحة هذه الخسائر ، هجوماتهم ، وتباطأ تقدمهم نحو « هامبورغ » . اذاً ، حُفظت المدينة من هجوم الى حين اتاح تطوّر الوضع استسلامها .

وفي ٢٣ نيسان (ابريل) قرّر « هتلر » البقاء في برلين . وبالعكس غادرت الـ « او.ك.ف O.K.W » العاصمة للإقامة في « راينسبيرغ Rheinsberg » . اذاً ، وفق التعميم السابق ، كانت (O.K.W) تستلم ادارة العمليات العسكرية في القسم الشمالي من الاقليم تحت إمرة المشير « كايتل Keitel » والجنرال « جودل Jodl » . واقتصرت سلطتي على اجراء النقلات في البلطيق وحفظ مرور اللاجئين عبر الطريق البري .

وفي ٢٨ نيسان (ابريل) ذهبت الى راينسبيرغ « لاستخبر شخصيا عن وضع الجبهة الشرقية . وكانت صفوف اللاجئين تسدّ الطرقات بدءاً من « بلون Plön » بعربات عسكرية مثقلة بالجرّحى والجنود والمدنيين . وكان القناصة الانكلو- امريكان يرمونهم بالرشاشات مُسببين قتلى وجرّحى . وعند ظهورهم كان القرويون يغادرون حقولهم للاختباء .

وعند وصولي الى « راينسبيرغ » التقيت بـ « هيملير Himmler » هناك . وبعد اجتماع حول الوضع ، قاد المحادثة حول خلافة « هتلر » في حال كان هذا الاخير سيقتل في برلين . سألتني ما اذا كنت سأضع نفسي بتصرفه في حال تعيينه ؟ اجبت : « سأضع نفسي بتصرف كل حكومة شرعية ، كون النقطة

الهامة من الآن فصاعدا هي تجنب الفوضى التي كانت ستكلف كثيرا من الدم » .

وقد اعلمني الاجتماع بأن جيش الـ « فيستول Vistule » لم يكن قادرا على إيقاف تقدّم الروس . وكان يجب توقع الخسارة القريبة لـ « مكليمبورغ » . وكان استنتاج وحيد يفرض نفسه عليّ: تسريع مرور اللاجئين الى الحد الاقصى عبر البر والبحر . وبين لي كذلك بأنه كان لا يمكن ان يجري الحديث عن وحدة القيادة . فمن « معقل » برلين كان من المستحيل تأمين القيادة . وفي الواقع كان يظلّ على اتصال مع الخارج بواسطة الهاتف وكان بإمكانه ايضا ارسال برقيات لاسلكية عبر وحدة اشارة تابعة للبحرية ، تمتلك وسائل حديثة « للكتابة بالرموز » مجهولة من كل سلطة اخرى . اذاً ، كانت التعليمات التي كنت احصل عليها عبر هذه الوسيلة اكيدة حتما . ولكن لم يكن عند برلين اية وسيلة لتكوين فكرة حول الوضع الخارجي .

وكان « غورينغ Goering » الخلف المتوقع يوجد في المانيا الجنوبية .

وفي ٢٣ نيسان (ابريل) اخبرتي المستشارية في برلين ، انه كان قد حاول القيام بانقلاب ، وعليه كان « هتلر » قد جرّده من كل المناصب التي كان يشغلها . وكان الجنرال « ريتير فون غرايم Ritter Von Greim » قد استلم قيادة « اللوفتواف » .

وتبيّن فيما بعد ، ان هذه الفرضية حول محاولة الانقلاب كانت خاطئة . ويصف هذا الامر جيدا شدة توتر الجو السياسي . وكان ينبغي على العزلة التي ألزم بها « هتلر » ببقائه في المعقل ، ان تُفسد حتما قراراته .

وعلى اي حال ، كان من غير الممكن ان يجري الحديث عن « غورينغ » من اجل خلافة « هتلر » . فبدءاً من ذلك الحين ، اعتبرت ان وحدة القيادة كانت سوف لن تعود الى حالها . ونويت منذ ذلك الوقت العمل مع البحرية ما دام ذلك ممكناً في خدمة المهمة السياسية والعسكرية الوحيدة التي ما تزال

تحافظ بعد على معنى : انقاذ الناس الوافدين من الشرق . ويمجرد ان كانت تطورات الوضع سوف لن تتيح القيام بذلك ، وان كان عملنا سيفقد من جراء ذلك كل نفع كنت انوي ان استسلم مع البحرية .

وفي ٣٠ نيسان (ابريل) وصلتني برقية مرموزة باصطلاحنا السري من المستشارية : « خيانة جديدة جارية . وفق اذاعة العدو كان الـ « رايخسفوهر Reichsführer » « هيملير » سيقدّم عروض استسلام بواسطة السويد . ويعتبر « الفوهرر » انك ستقاوم الخونة بسرعة البرق وقسوة الفولاذ . (« بورمان Bormann ») .

بدا لي النبأ لا يُصدّق . فحفظ النظام لما فيه مصلحة مهمتي ، كان الامر الاساسي بالنسبة لي ، فماذا كان يعني هذا الامر بالعمل « بسرعة البرق وقساوة الفولاذ » ضد « الرايخسفوهر » الذي كان لا يزال يتصرّف بقوّاته من شرطة و« امن سري S.S » ؟ وبأية وسائل كنت سأستطيع القيام بذلك ؟

وكانت البحرية بكاملها مستخدمة في البحر لنقل اللاجئين او في البرّ لمساعدة القوّات البرّية . ولم يكن مخصصا لحماية الشخصية ولا لحماية قيادة اركاني في « بلون » رجل واحد . اذّا ، لم يمكن باستطاعتي استخدام العنف ضد « هيملير » . وكذلك ، فمن جهة اخرى ، لم اكن اريد ذلك ، لأنه كان سوف لن ينجم عنه الاّ الفوضى . اذّا ، كان قرارى بسيطا وسريعا . طلبت موعدا من « هيملير » لمحاولة اكتشاف اللعبة التي كان يلعبها . واتفقنا على ان نلتقي في ثكنة شرطة في « لوبيك Lubeck » .

وحوالى الظهر ، عندما كنت سأذهب ، عبّر لي الفريق اول بحري « مايزيل Meisel » رئيس قيادة اركاني وحاكم المقاطعة « ويجنير Wegener » عن قلقهما بشأن سلامتي الشخصية . وبذلت جهدا لنطمينهما . واعلن لي « مايزيل » بأنه لا يوافق ان احمي نفسي « بأمين سري وحده mon Chien » « de berger » وطلب مني الاذن باستدعاء الرائد البحري « كريمير Cremer » ورجال غوّاصاته . فاعطيت موافقتي .

كان يبدو ان كل كبار شخصيات « الأمن السري S.S » قد تجتمعوا في ثكنة « لوبيك ». وجعلني « هيمليز » انتظر ، متظاهرا بالتصرف كرئيس دولة الآن . هل كان صحيحا ، سألته : انه كان قد حاول الاتصال بالخلفاء بواسطة « الكونت بيرنادوت Conte Bernadotte » ؟ أنكر ذلك واعلن لي ، ان المسألة الجوهرية بالنسبة له ايضا ، كانت بعدم التسبب بالفوضى والانشقاقات . وافترقنا بعلاقات جيّدة .

وبعد قليل من الاستسلام علمت انه كان قد كذب عليّ بنفيه المفاوضات .

عدت الى « بلون » في ٣٠ نيسان (ابريل) حوالى الساعة ١٨ . فوجدت هناك الفريق اول بحري « كوميتز Kommetz » القائد العام في البلطيق ، أت لي فهمي الوضع في هذا البحر وانتشار النفايات . وكان كذلك حاضرا ، الوزير « سبير » الذي سبق ان كان موجودا منذ زمن طويل في المنطقة الشمالية . وحمل لي مرافقي الرائد البحري « لود - نورث Ludde-Neurath » امام هؤلاء السادة برقية آتية من برلين ، موجهة اليّ ومرموزة باصطلاح البحرية السري ، وكانت مكتوبة هكذا :

« الى القائد الاعلى للبحرية « دونيتز »

سيدي القائد الاعلى للبحرية ، كان الفوهرر قد عينكم لخلافته مكان نائب الرايخسمارشال غورينغ Ex- Reichsmarschall Goering » وكان قد أرسل لكم تفويض خطي . بدءاً من الآن يتعلّق بكم اتخاذ كل الاجراءات التي يقتضيها الوضع . « بورمان » .

لقد كان ذلك بالنسبة لي مفاجأة تامة . فمنذ ٢٠ تموز (يوليو) ١٩٤٤ لم اكن قد رأيت « هتلر » قط وجها لوجه . ولم يكن قد قدّم لي ، في اي وقت ، ادنى دليل يتيّح الافتراض انه يمكنه التفكير في خلافته . ولم اكن قد استلمت توضيحا لهذا الامر من اية جهة اخرى . واعتقد انه لم يكن اي من الشخصيات القادة يفكر بذلك . وكنت قد فهمت في الايام الاخيرة من

نيسان (ابريل) ان « غورينغ » كان قد أسقط كخلف محتمل . وكان « هيمليز » يتصور علنا ان الاختيار كان سيقع عليه ، وشخصيا ، لم تكن الفكرة قد راودتني ابدا ان مثل هذه المهام كان سيُجاز ان تحدث لي يوما . وكون حياتي كانت مكرسة كليا لمهنتي العسكرية كنت اعتبرها متحررة كليا . وبعد استلام هذه البرقية لم اكن من جهة اخرى استوضح كيف كان قد امكنني ان أختار . وفيما بعد علمت فقط بذلك : ففي ٢٤ نيسان (ابريل) كان الوزير « سير » قد ذهب مرة اخيرة الى المستشارية من اجل استئذان « هتلر » بالانصراف . وبالصدفة ، اخبرني في غضون شتاء ١٩٤٥ - ١٩٤٦ ، انه كان قد وصل حين كان هذا الاخير يفكر بكتابة وصيته . وكان « سير » قد اقترح عليه تعييني لخلافته . وكان « هتلر » قد بدا مفكرا بالامر كثيرا مثل كل مرة كان امر ما يذهله بشكل خاص . وملت للاعتقاد بأن فكرة اختياري اتته فقط بعد اقتراح « سير » هذا .

غير ان هذا الاخير لم يحدّثني عن الامر في ٣٠ نيسان (ابريل) بالرغم من انه كان حاضرا عندما سلّمت البرقية .

اعتقدت ان « هتلر » قد اختارني لأنه كان يريد السماح لجندي بانهاء الحرب . ولم اعلم خططي الآ في اثناء الشتاء التالي ، في « نورمبرغ » عندما عرفت وصية « هتلر » التي كان يطالب فيها بمواصلة القتال .

وبعد قراءة البرقية لم اتردد لحظة واحدة : كان يجب عليّ القبول . وكنت اخشى منذ بعض الوقت الآ يؤدي غياب السلطة المركزية الى الفوضى حيث كانت مئات الآلاف من الاشخاص سيفقدون الحياة سدى . واثناء العمل بسرعة واعطاء الاوامر الصارمة لمعظم الناس كنت اعتقد انني قادر على تجنب هذا الوضع .

ومن جهة اخرى ، لم يكن لسديّ ادنى شك : انني كنت في زمن الاستسلام غير المشروط ، أقتم ساعة يمكن ان تحين في حياة جندي ، وكنت اعرف ايضا ، ان اسمي كان سيظل الى الابد مرتبطا بهذا الاستسلام وكان البغض والعاطفة سيحاولان النيل من شرفي . ولكن الواجب كان

يقتضي مني عدم الأخذ بهذه الاعتبارات الشخصية .
 وكان برنامج حكومتي بسيطا جدا : انقاذ اكثر ما يمكن من الارواح البشرية . وكان الهدف يظل نفس ما كان في غضون الاشهر الاخيرة وكان ينبغي على الجميع الانطلاق من وجهة النظر هذه . ولو كنت ارفض كان سوف لن يوجد اتجاه وحيد في تنفيذ هذه المهمة . وكان التصرف سيتم كيفيا بغض النظر عن الاستسلام او المقاومة احيانا في المكان نفسه . وكان سينجم عن ذلك زوال النظام وتفكك القوات وصراع الأخوة والفوضى . وامام هذا التفكك كان العدو سيتابع التقدم وكانت المدن ستلتقي قنابل جديدة دون تدخل اي استسلام شامل ورسمي من اجل انهاء الأعمال الحربية . وكان سيترتب على مثل حالة الامور هذه ، حتما مضاعفات في البلدان التي ما زالت محتلة من قبلنا ، وخاصة في هولندا والدانمارك والنرويج . وكان سيترتب على مثل حالة الامور هذه ، حتما مضاعفات في البلدان التي ما زالت محتلة من قبلنا ، وخاصة في هولندا والدانمارك والنرويج . وكان السكان هناك سيثورون . وكان الالمان هناك سيقاومون ، وكانت ستحدث اراقة دم وستصبح علاقاتنا في المستقبل مع هذه البلدان مثقلة بفرضية اخاطر واضحة حول موقف « هيملر » . وفيما بعد ظهر اليوم الذي كانت قد وصلتني فيه البرقية كان تصرفه قد افهمني انه كان ينوي ان يصبح رئيسا للدولة . وكان يوجد خطر من هذا الجهة ، فهو كان يتصرف بوسائل قوية جدا في حين لم اكن املك ايا منها . كيف كان سيواجه الوضع ؟ وكانت مسؤولياتي الجديدة تحرم كل تعاون معه . ومن اجل انجاز نواياي لم يكن بوسعي قبول اية هدنة سياسية . وكنت ما ازال اجهل بما كان ينبغي اتهمه ، ولكن كنت اشعر انه مرفوض بالنسبة لي . وكان يجب اعلامه بذلك من اجل احراز اما القطيعة واما خضوعه . ولذلك ففي المساء نفسه كلّفت مرافقي بالاتصال به هاتفيا في « لوبيك » حيث كنت قد تركته ، ليطلب اليه الالتحاق بي سريعا في « بلون » . فرفض . امسكت الهاتف انا شخصا لأقول له ان مجيئه

كان ضروريا . واخيرا وافق على المجيء .
وصل حوالى منتصف الليل برفقة ستة ضباط من « الامن السري
S.S » مسلحين . اهتّم « لود » نوراث Ludde Neurath « بهذه الحراسة
وقدّمت كرسيًا لـ « هيملر » وجلست شخصيا خلف مكتبي حيث كنت قد
اخفيت مسدسا تحت الاوراق في متناول اليد . ولم اكن قد تصرفت هكذا بعد
في حياتي ابدا ولكنني كنت اجهل ما كانت ستسببه هذه المقابلة .

قدمت له برقية تعييني - تفضّل بأخذ العلم !
راقبته ، اظهر وجهه اثناء القراءة دهشة كبيرة ، لا بل ذهولا كما لو كان
احد احلامه يضمحلّ ، واصبح في غاية الاصفرار ثم نهض وقال :
- اتسمحوا لي ان اكون المساعد في دولتكم .

شرحت له انه كان لا يمكن ان يجري الحديث عن ذلك ، وانه كان لا
يوجد عندي أي وظيفة له .

استأذن بالانصراف حوالى الواحدة صباحا . ولم يكن قد حدث ايّ
عنف . فتعزّيت بذلك . وكنت اجهل ما اذا كان في الايام التالية سيقف
ضد الاجراءات المنظمة من قبلي ولكن كنت على الاقل قد تجنبت صداما مع
كل نتائجها التي كنت اتخوّف منها بالنسبة للأمن الداخلي وانقاذ الارواح
البشرية .

ومن بعد اصبحت حرا في التصرف . وفي الليلة نفسها ، ارسلت امرا
للمشير « كايتل » والجنرال « جودل » للالتحاق بي في « بلون » لأنني كنت
ارغب في تكوين فكرة عن الوضع العسكري في اقصر مهلة .
وفي اول ايار (مايو) الساعة ٧,٤٠ بعثت المستشارية في برلين
برقية جديدة :

« الى القائد الاعلى للبحرية « دونيتز » (سري جدا) وصيّة سارية
المفعول . سألتحق بكم عند الامكان . الى ذلك الحين برأيي تأخير الاعلان
العام . (« بورمان ») .

استخلصت من ذلك ان « هتلر » كان قد مات . وفيما بعد كان ينبغي عليّ العلم بأنه كان قد سبق ان مات عندما كانت البرقية المحتوية على تعييني قد بارحت المعقل في ٣٠ نيسان (ابريل) الساعة ١٥، ١٨ . اجهل لماذا لم ابلغ بذلك منذ هذا الوقت .

وبعكس اقتراح « بورمان » اعتبرت من الضروري ابلاغ الشعب الالماني و« الويرمشت » بما كان قد حدث ، في اقصر مهلة . وكنت اخشى ان ينشر خبر موت « هتلر » وواقع انني كنت اخلفه ، من مصدر آخر ، وربما بشكل مُغرض . وكان سينجم عن ذلك اضطراب شديد وبشكل خاص في القوّات المسلحة التي كان بوسع رجالها الاعتقاد بالانحلال من قسمهم . وبالإضافة لذلك ، كان يجب اعلان نواياي . ولذلك حرّرت بلاغا اذاعته محطة المانيا الشمالية .

وكانت الكلمات « وصيّة سارية المفعول » تجعلني افترض فقط ان « هتلر » كان قد فارق الحياة . ولا شيء كان يسمح لي بالتفكير بانتحار . وبحكم ما كنت اعتقد معرفته عن طبيعه ، كنت اعتبر المسألة مستحيلة . اذاً كنت اتصوّر انه كان قد بحث وقتل اثناء القتال في برلين وهذا هو التفسير المشرف الذي تبنيته في تصريحي . فإن « انزاله من مقامه » مباشرة بعد موته ، ميل كنت احسّه وشيك الوقوع ، حتى وسط حاشيتي ، كان يبدو لي غير معقول . وكان وجود هذا الميل نفسه يدفعني لاعطاء النبأ لهجة تقرّظية بالاحرى . وسيصدر التاريخ يوما حكمه . وكانت ما تزال معرفتي بالجانب اللانساني للوطنية - الاشتراكية محدودة جدا انذاك ، ولم تزد ، الا بعد الحرب مع قلقي الشامل . وحثني الاحساس باللياقة على كتابة تصريح كما كان . واليوم ايضا لو كنت ما ازال اجهل الجوانب القائمة من النظام كنت سوف لن اتصرف بشكل آخر .

ومن جهة اخرى ، لم اهتم قبل كل شيء بالشكل المتوجب اعطائه لهذا النبأ عند هذه الكتابة . ذلك كان هو الماضي . ما كنت اريده ، كان اعلان

نوابي للشعب الالمانى . لذلك اعلنت في الاذاعة في اول ايار (مايو)
: ١٩٤٥

« كان » الفوهرر « قد عيّني لخلافته . وبملاء الوعي لمسؤولياتي ، اتسلم قيادة الشعب الالمانى في هذه الساعة العصبية من المصير . تتضمن مهمتي الاولى حماية مواطنينا ضد الابداء من قبل العدو البلشفي . وفقط من اجل هذه الغاية سيستمر الصراع العسكري ، وبالقدر الذي سيعيق فيه البريطانيون والامريكان انجاز هذه المهمة وما داموا سيقومون بذلك سنواصل الدفاع عن انفسنا امامهم بالسلح . وبدءاً من الآن ، انهم لا يقاتلون بعد من اجل بلادهم بالذات بل من اجل امتداد البلشفية في اوروبا . »

وقلت في جدول الأعمال الموجّه « للويرماشت » في اليوم نفسه :

« كان » الفوهرر « قد عيّني لخلافته في مهام رئيس الدولة والقائد الاعلى للقوّات المسلّحة . استلم قيادة كل عناصر « الويرماشت » مع العزم على متابعة القتال ضد البلشفية ما دام سيتوجب ذلك من اجل انقاذ الوحدات المقاتلة ومئات الآلاف من العائلات الساكنة شرقي بلادنا ، من الاستعباد والابادة . وضد الانكليز والامريكان ما داموا سيسعون لمنع هذا القتال ضد البلاشفة . »

وفي سبيل مهامي السياسية المقبلة ، بدا لي ملحاً بشكل خاص تأمين مستشار لم يكن قد شارك في السياسة الخارجية للسنوات الاخيرة . وكنت ارجب في اختيار البارون « فون نوراث Von Neurath » كوزير للخارجية ورئيس للوزارة ، والذي كنت اعرفه شخصياً منذ عام ١٩١٥ . وعليه كلّفت مرافقي « لود نوراث Ludde Neurath » بالاستعلام عن المكان الذي كان يوجد فيه . ولأجل ذلك اتصل « لود نوراث » هاتفياً بالسيد « فون ريبتروب Ribbentrop » الذي كان يُقيم في جوار « بلون » . فنتج عن ذلك ان هذا الاخير اتى لمقابلتي بقصد التوضيح لي انه الأكفأ لممارسة

هذه الواجبات وبأن الانكليز كانوا سيقبلون بطيبة خاطر التفاوض معه .
فرفضت هذا الاقتراح .

ولم نتوصل للقاء البارون « فون نورات » وعلمت فيما بعد انه كان
في « فورارلبيرغ Vorarlberg » . اذاً ، توجب عليّ القيام باختيار آخر .

وفي الايام التي سبقت تعييني كان وزير المالية الكونت « شويرين
كروزيغ Schwerin-Krosigh » قد اتي لزيارتي في « بلون » . وبالرغم من
انه كان قد تعرّف واحدنا على الآخر لم يكن لنا مطلقاً اية اتصالات
شخصية . تبادلنا الرأي في الوضع العام . فآثر في رأيه الواضح والدكي .
وكان مفهومه ، بأن المانيا كانت تتعلّق بأوروبا الغربية يتفق مع تفكيري .

اذاً ، دعوته في اول ايار (مايو) لأعرض عليه ان يساعدني كمستشار
سياسي ولرئاسة وزارة ستنشأ لمعالجة المسائل الحالية . بالطبع لم يكن هناك
اي مجد للاكتساب ، قلت له ، ولكن كان الواجب يفرض عليه ، كما
عليّ ، قبول هذه المهمة الصعبة لما فيه مصلحة الشعب الالماني . فطلب مني
التفكير ، الامر الذي كان طبعياً . وفي ٢ ايار (مايو) اعلن لي موافقته .
ولعبت دوراً في قراره الطريقة التي كنت قد انفصلت بها عن « هيملي » .

بيّنت النتيجة انه لم يكن بوسعي القيام باختيار افضل ، وقدم لي هذا
الرجل الحازم والدكي ، بدراسته كل مسألة بوعي تام ، خدمات ثمينة
جداً . وتبين اننا كنا متفقين بشأن كل المسائل المبدئية . فبالرغم من انه
كلّف فقط بالشؤون المدنية ، طلبت منه فيما بعد ، حضور الاجتماعات
العسكرية كذلك . وهناك ايضاً ، تطابق رأيه مع الفكرة التي كنت أكونها
من الضرورات في هذا المجال .

· وطبقاً لأمري ، التحق بي المشير « كايتهل Keitel » والجنرال « جودل »
في ليل ٣٠ نيسان (ابريل) الى الاول من ايار (مايو) . وكان رأيي حول
القيادة العليا « للويرماشت » انه ، بسبب عزلتها الطويلة اكثر مما ينبغي في
محيط « هتلر » لم تكن تملك المعرفة الكافية للجهة من اجل اتخاذ القرارات

الأكثر ملاءمة . غير انني كنت أقدر للغاية ذكاء الجنرال « جودل » وادبه العسكري التام .

وكان المشيران « فون بوك Von Bock » و« مانستين Manstein » قد اتيا لرؤيتي في اواخر ايام نيسان (ابريل) وكنا قد تباحثنا في الوضع ، كان « مانستين » قد شدد بشكل خاص على ضرورة سحب الجيوش تدريجيا من الجبهة الشرقية من اجل اقتيادها الى جوار الخطوط البريطانية والامريكية . وكان ذلك يتوافق مع رأيي . لذلك امرت في اول ايار (مايو) بالاتصال « بمانستين » الذي كنت ارغب في احلاله محل « كايتل » ، ولكن لم يتوصل لبلوغه . اذاً ، ظل « كايتل » و« جودل » على رأس « او.ك.ف O.K.W » وبعد اول ايار (مايو) عرضا لي الوضع يوميا . وفي الاسابيع الاولى لأسرنا عندما كانت ذاكرتي ما تزال حديثة أمليت على مرافقي الفكرة التي كنت اكونها انذاك عن هذا الوضع . وهوذا النص :

١ - كان القصف الحاصل في غضون الاشهر الاخيرة قد خفّض الى حدّ ادنى كل انتاج الصناعات الحربية . ولم يكن يوجد بعد احتياطات من الذخائر والاسلحة ولا من الوقود . وكانت النقلات تقريبا متوقفة تماما بحيث كان من الصعب للغاية ان لم يكن مستحيلا ، اجراء اعادة توزيع ، لمخزون جديد من المواد الأولية والمنتجات الصناعية والمؤن .

٢ - وكانت مجموعة جيوش ايطاليا قد استسلمت . وكان جيش الغرب بقيادة المشير « كيسلرنگ Kesselring » في تفكك مطلق .

٣ - في الشرق ، كان جيش الجنوب - الشرقي ينسحب بانتظام من يوغسلافيا وكانت مجموعة جيوش « روندوليك Rendulic » تتخذ مواقعها في « مارش Marche » الشرقي . كذلك كانت مجموعة جيوش « سكورنير Schœrner » تبقى سليمة بمواجهة الروس . ولكن لم يكن بعد عند هاتين المجموعتين ذخائر ووقود الا من اجل وقت محدود جدا .

٤ - لم تستطع برلين ان تُحرّر . وكان جيش « بوس Busse » يحاول

الافلات من التطويق بالانسحاب نحو الغرب . وكان هجوم جيش « وينك Wenck » قد فشل وهو ايضا كان يتقهقر نحو الغرب .

٥ - وكانت كذلك مجموعة الجيوش المتمركزة في القسم الشمالي من الجبهة الشرقية في حالة تفكك وكانت تنسحب عبر « مكليمبورغ » .

٦ - وكانت وحدات بروسيا الشرقية قد سُحقت بالتفوق العددي والعنادي للروس . وكانت جبهة « الكورلاند » ما تزال تصمد ، ولكن كان لا يمكن بعد ارسال ذخائر أو وقود لها لفقدان الوسائل . اذاً ، لم يكن زوالها كما زالت جبهات « سكورنر » و« رونديليك » الا مسألة وقت . وكانت البحرية تحاول سحب اكثر ما يمكن من وحدات « الكورلاند » وبروسيا .

٧ - لم يكن العدو قد احتلّ بعد « الفريز La Frise » الشرقية و« الشليزويغ - هولشتاين » في الشمال الغربي لالمانيا . ولم تكن اية قوة جاهزة لايقاف الهجوم الذي كان سيحدث حتما . ونقلت فرق « الفريز » وتلك التي كانت غربي « الألب Elbe » نحو « هولشتاين » لمحاولة الاحتفاظ بهذه المنطقة على الاقل . ولكنها لم تكن قوية بما فيه الكفاية ، كما بينه الهجوم المنفذ في ٢ أيار (مايو) في « لومينبورغ Lauenburg » الذي اتاح للعدو بلوغ البلطيق فوراً نحو « لوبيك Lübeck » و« شويرين Schwerin » .

٨ - وكانت هولندا والدانمارك والنرويج ومرافئ خليج « غاسكونيا » وجزر المانش و« كالي Calais » ما تزال تحت سيطرتنا . وكان ما يزال الهدوء يجتيم هناك .

٩ - وكان ملايين المدنيين يفرون امام تقدم العدو وبشكل خاص في المانيا الشمالية .

١٠ - وكانت البحرية الحربية قد تكبدت خسائر فادحة جدا في السفن العائمة (نساغات كاسحات وزوارق سريعة وخافرات) على اثر القصف المنفذ على المرافئ ، والمهام التي كانت تؤديها من اجل إخلاء النروج

والشرق . وكانت قد بقيت سليمة من بين السفن الكبيرة فقط « البرينز اوجين Prinz Eugen » و« النورنبيرغ Nurnberg » . وكانت الغوّاصات على وشك استئناف عملياتها التي كان ينبغي ان تبدأ في ايار (مايو) مع الغوّاصات من النموذج الجديد التي كانت تخرج من الاحواض بعدد متزايد .

١١ - وكان اللوفتواف قد سحق تقريبا كليا . وكان نقص الوقود يحدّ للغاية من امكانياته وكان ذلك يُعرف اكثر فأكثر .

وكانت تبيّن هذه اللوحة الشاملة بالتاكيد ان الحرب كانت قد حُشرت . وبما انه لم يكن يوجد ، من جهة اخرى ، اية وسيلة لتغيير وضع المانيا سياسيا ، لم اكن استطيع بوصفي رئيسا للدولة ، ان استخلص من ذلك الا نتيجة واحدة ! كان يجب انهاء العمليات الحربية بأسرع ما يمكن من اجل تجنّب اراقة دم جديدة .

تلك كانت قاعدة الاجراءات المتخذة من قبلي . ولانهاء الحرب كان الحلفاء يطالبون بالاستسلام غير المشروط والشامل . وكان يتوجّب عليّ تأخير الاستسلام الشامل اكثر ما يمكن من اجل انقاذ جيوش الشرق من الاسر السوفياتي .

اذّا ، كنت ارغب في سحب جبهتنا الشرقية حتى الخط الفاصل ، المعروف من قبلنا ، بمناطق الاحتلال الانكلو - امريكية وسحب اكثر ما كان سيمكن من اللاجئين ، الى الغرب . ومن اجل الغاية نفسها ، كان يجب تسريع النقلات عبر البحر واجراؤها بواسطة كل السفن الجاهزة مهما يكن نوعها ووزنها . وكنت قلقاً كثيراً خاصة بشأن مجموعة جيوش الوسط بقيادة المشير « سكورنير Schoerner » . وكان يُقام بالممكن بلجيش « كرولاندر » ولوحدات البروسيتين من اجل اجلائها عبر البحر . ومن جهة اخرى ، كان جيش « الفيستول » التاسع والثاني عشر يوجد نسبيا قرب الخط الفاصل المتقدم . ولكن مجموعة الوسط كانت ما تزال بعد مفصولة عنه بكل رحابة

« تشيكوسلوفاكيا » . وكنا نجهل ما اذا كان الامريكان سيحتلون هذا البلد
او ما اذا كانوا سيتكفونهم للروس . وعند مؤتمر اول ايار (مايو) رأيت اذا ،
من المناسب العمل على مغادرة منطقة « السودات Sudètes » حيث كان ما
يزال جيش « سكورنير » يقاوم بصلاية وسحب هذا الاخير نحو الجنوب
الشرقي باتجاه الامريكان . فاعترض على ذلك « كايبل » و« جودل »
مُعلنين ، انه كان سيصبح فريسة سهلة للروس اذا كان يُخلى موقعه . وفي
هذه الحالة ، وكانت الوحيدة جاريتهما بالتراجع عن امري الى حين استطيع
سماع « سكورنير » او رئيس قيادة اركانه الجنرال « فون ناتزميزر Von
Natzmer » اللذين دُعا الى « بلون » .

قضية اخرى لهموم خاصة بي : البلدان المحتلة بعد ، يعني ، جوهريا
خارج تشيكوسلوفاكيا والنرويج والدانمارك وهولندا . وبالاتفاق مع الكونت
شويرين - كروزيف Scherwin-Krosigk « رفضت كل اقتراحات الاحتفاظ
بها « كرهائن » للحصول على تنازلات من جانب اعدائنا . ولم يكن عند
هؤلاء اي سبب لتقديم تلك التنازلات لنا ، لعدم قدرة هذه الدول على
التأخر في الوقوع تحت سيطرتهم . وبالمقابل ، كنت حريصا كثيرا على تجنب
اراقة دم كان يسببها تمرد السكان ومقاومة الوحدات الالمانية . اذا كان
الامر يتعلق بايجاد افضل السبل لجعلها تنعم بالامن والهدوء عند
الاستسلام . لذلك ففي اول ايار (مايو) دعوت كذلك الوصي على عرش
تشيكوسلوفاكيا « فرانك Frank » ومفوض الرايخ في هولندا « سايس
اينكوار Seyss-Inquart » وممثل الرايخ « بيست Best » والجنرال « لنديمان
Lindeman » بالنسبة للدانمارك والمفوض « تيربوفين Terboven » والجنرال
المدفعية « بوهم Boehme » بالنسبة للنرويج .

وكان ما يزال يلزم من ثمانية الى عشرة ايام لسحب الجيهاات والسكان
نحو الغرب : اذاً ، كان يجب بذل جهد لتأخير الاستسلام للروس بهذه
المهلة .

وكننت قد اعلنت في الاذاعة ، سوف لن اقاتل بمواجهة الغرب الآ
بالقدر الضروري لبلوغ هدفي في الشرق . ولكن بداهة ، كان وحده
الاستسلام امام الانكليز والامريكان يمكنه ان يحدث نهاية للأعمال الحربية
معهم ، هل كانوا سيقبلون استسلاما جزئيا ؟ كان ذلك مشكوكا فيه جدا بما
انهم كانوا يطالبون « باستسلام شامل » ولكن على الأقل كان يجب القيام
بالمحاولة مع المحافظة على صفة سرية لهذه الاخيرة والآن كان الروس
سيتدخلون بلا شك من اجل افشالها .

وكان يناسب تنفيذ هذا الاستسلام الجزئي بالدرجة الأولى في المانيا
الشمالية ، يعني ، بمواجهة الانكليز بقيادة المشير « مونتغمري
Montgomery » . وقررت مع الـ « او.ك.ف O.K.W » الاجراءات
الواجب التمشي عليها من اجل الاعلان عن وصول مفاوضاتنا . وكننت انوي
وضع الفريق اول بحري « فون فريادبورغ Von Friedeburg » على رأس
بعثتنا لأنه كان يبدو لي ذكاءه ومهارته الدبلوماسية يؤهلانه لهذه المهمة
الصعبة . لقد كان في « كيال » . فطلبت اليه في الاول من ايار (مايو)
المجيء لمقابلتي .

اذأ ، كنت اريد الانتهاء في الغرب ، الى اتفاق مكتوب للاستسلام .
ومن الضروري التذكير في هذا الصدد ، بعلاقة المروؤوسية نحوي
« للورماشت » الذي كان سيتوجب عليه تنفيذ هذا الاتفاق .

وكان الجنود قد آدوا اليمين شخصيا « لأدولف هتلر » فوهرر الرايخ
والرئيس الاعلى للقوات المسلحة . وكان موته يحلهم شرعا من هذا
القسم ، الامر الذي لم يكن بالامكان ان يعني بأن لهم ان يعودوا من الآن
فصاعدا الى بيوتهم . وكان ينبغي على « الورماشت » الاستمرار في تأدية
مهمته من اجل تجنب القوضى والخسائر الهائلة التي كانت ستنتج من
ذلك .

وفي ظل الوضع الميؤوس حيث كانت المانيا وتفكك الجبهات كانت

أسباباً عملية تستبعد امكانية قسم اليمين لشخصي . ومن جهة اخرى ، كان من الضروري التزام الجنود بالطاعة نحوي ليس فقط كي ينفذوا الاجراءات التي كنت سأقرها على سبيل المثال انسحاب الجيوش ، ولكن ايضا وقبل كل شيء لكي يحترموا شروط الاستسلام التي كنت انوي توقيعها ، وكان يتوجب عليّ ايجاد حل حيث لن يتدخل العنصر القانوني لليمين الاختياري والشخصي . واعلنت في جدول الأعمال الموجه « للويرماشت » في الأول من ايار (مايو) : « اطالبكم بالنظام والطاعة وسنستطيع تجنب الفوضى والانهيار فقط اذا نفذتم اوامري دون تردد . وسيكون كل رجل تقاعس امام واجبه جباناً وخائناً وسيدفع بنساء واطفال المانيا الى الموت او العبودية . وان القسم الذي كنتم قد اديتموه للفوهرر ينبغي عليكم اداؤه لي ألياً ، انا الذي اخلفه .

وبينت الايام اللاحقة ان قادة « الويرماشت » كانوا يطيعون اوامري . وكل شيء كان يتوقف على ذلك .

ووقع ايضا حدث آخر في اول ايار (مايو) . ففي الساعة ١٨ ، ١٥ استلمت برقية ثالثة واخيرة صادرة عن مستشارية الرايخ الساعة ١٤ ، ٤٦ :

« الى القائد الاعلى للبحرية « دونيتز » (خاص ، يتوجب حل رموز البرقية من قبل ضابط) مات الفوهرر البارحة الساعة ١٥ ، ٣٠ . تسند اليكم وصية ٢٩ نيسان (ابريل) مهام رئيس الرايخ . ومهام مستشار « لوزير الرايخ غوبيلز Reichsminister Goebbels » ومهام وزير الحزب « للرايخلايتر بورمان Reichsleiter Bormann » ومهام وزير الخارجية « لوزير الرايخ سايس اينكوار Reichsminister Seyss-Inquart » . وبأمر من الفوهرر ارسلت اليكم هذه الوصية والى المشير « سكورنير Schoerner » وستنقل نسخة ثالثة الى خارج برلين لتأمين سلامة اذاعتها ، ويحاول « وزير الرايخ بورمان » اليوم بالذات ، الالتحاق بكم من اجل اعلامكم بالوضع . وان شكل ووقت الاعلان الرسمي للوحدات والجمهور متروكان لتقديركم . افيدوا بالاستلام . « غوبيلز » ، « بورمان » .

أذاً ، كانت هذه البرقية تتعلّق بوصيّة « هتلر » ولكن التعليمات التي كانت تتضمّننها كانت تتعارض تماما مع افكاري حول اختيار المستشارين واعضاء الحكومة من اجل انهاء الحرب ، وتتناقض مع التدابير المتخذة سابقا من قبلي . ولم تكن تطابق كذلك البرقية الأولى التي كانت تُجيز لي : « اتخاذ الاجراءات التي يفرضها الوضع » لذلك قرّرت عدم اقامة اي وزن لها . وكنت اريد بل كان ينبغي عليّ اتباع طريقي الخاصة . اذاً امرت مرافقي باخفاء هذه البرقية في مكان مغلق وبعدم التحدّث عنها لأي شخص . تلك كانت الطريقة الوحيدة لتدارك اضطرابات داخلية وللحفاظ على النظام ، الهدف الرئيسي .

ولنفس السبب ، امرت كذلك بالقاء القبض على « غوبلز » و« بورمان » اذا حضرا فعليا الى « بلون » . وفي الوضع الصعب جدا حيث كنا ، لم يكن بوسعي قبول أقل عرقلة ولا أقل معارضة .

هكذا تجلّى هذا النهار في الأول من ايار (مايو) غنيا جدا بالقرارات ، بينما كانت النقلات في البحر تواصل سحب الجرحى واللاجئين والوحدات وبينما كانت ارتال المدنيين والعسكريين تتقدم نحو الغرب في البر وكانت جيوش « بوميرانيا Poméranie » و« برانديسورغ Brandebourg » و« سيليزيا Silésie » تنسحب باتجاه الخطّ الفاصل الانكلو- ساكسوني . وفي اليوم التالي كانت الاحداث ستتسارع .

ومنذ ٢٦ نيسان (ابريل) احتلّ الانكليز « رأس جسر » على « الالب Elbe » في « لوينبورغ Lauenburg » . وهاجوا في ٢ أيار (مايو) ودفعوا بقوة دافعا الضعيف . وتقدّمت بسرعة دبابات ووحدات حتى « لوبيك Lubeck » . وفي آن معا ، اجتاز الامريكيون « الالب » بعيدا الى الجنوب وبلغوا « ويسمار Wismar » دون مصادفة مقاومة . اذاً ، كان هؤلاء واولئك يسدّون من الآن فصاعدا ، الطرقات من « الالب » الى البلطيق المكتظة باللاجئين ويقطع « جيش الفيستول » والمؤدّية من « ميكليمبورغ

Mecklembourg « الى « هولشتاين Holstein » ، وكان منفذ الوصول الى الغرب مغلقا . وكان الامر يتعلق بقبول الانكليز افساح المجال لبعض اللاجئين والجنود ببلوغ « الشليزوينغ - هولشتاين » الواقعة في منطقة الاحتلال البريطاني . ولم تكن قد قاومنا على « الالب » الا لتتيح لهم ذلك . وقد اصبح هذا القتال بدون هدف . اذاً ، امرت ببدء المفاوضات مباشرة في سبيل استسلام وفق التصميم المقر . وكان « فرياد بورغ Friedeburg » سيقصد ، قبل كل شيء « مونتغمري Montgomery » ليعرض عليه استسلام المنطقة الشمالية - الغربية ، ثم ، بعد حصول هذه النتيجة كان سيذهب الى « ايزنهاور » ليكلّمه عن استسلام كل المنطقة الغربية .

استدعيته لأطلعه على الوضع وازوّده بتعليمات . وكان سيرافقه العميد بحري « وانير Wagner » والجنرال « كينزيل Kinzel » . ومنذ عام ١٩٤٣ كان « وانير » يشارك في كل القرارات ، اذاً ، كان بإمكانه بذل دعم لا يُستهان به . وكان الجنرال « كينزيل » سيقوم مقام المستشار التقني .

وكذلك أشرت الـ « او.ك.ف O.K.W » قائد « هامبورغ Hambourg » بارسال مفاوضات للانكليز في ٣ أيار (مايو) الساعة ٨ لالتفاق حول استسلام المدينة وإعلان وصول البعثة بقيادة « فريادبورغ » .

ولم يكن يمكن حدوث لقائي مع هذا الاخير الا متأخرا جدا . وهاجمت المطاردات - القاذفة البريطانية ، طيلة النهار ، طرق « هولشتاين » جاعلة منها طرقا متعذرة العبور . وما ان علمت باختراق الانكليز حتى امرت بنقل مركز قيادتي الى « مورويك Mürwik » قرب « فلويسبورغ Fleusburg » لكي احافظ على حريتي في العمل اطول مدة ممكنة . وكان بوسع الانكليز اسري من لحظة الى اخرى في معسكري في « بلون » . وقاست المنطقة من هجومات جوية في غضون كل النهار ، وتوجب علينا انتظار ان تتوقف ونُحلي الطرقات لكي استطيع ملاقة « فريادبورغ » والانتقال الى « مورويك » .

حينذاك استقبلت زيارة المشير « ريتير فوغرايم » Ritter Von Greim والسيدة « حنا رايتش Hanna Reitsch » . وكانت هذه المرأة الشجاعة قد ارشدت « غرايم » الى « بلون » لكي يستطيع الاستئذان مني . وكان قد جرح في رجله عند مروره في برلين وكان يمشي بواسطة عكازات . اصغيت بكثير من التأثر لهذا الضابط البارز ، قال لي بمرارة . كانت قد انتهت الى هذه الكارثة ، المثالية وروح التضحية عند الجنود الذين كانوا يعتقدون انهم يخدمون قضية طاهرة . لم يكن يريد ان يحيا من بعدها . رأيت ذاهبا بمنتهى الخنوّ .

وفي السهرة اوقفت الطائرات هجوماتها . فأعطيت موعدا « لغريادبورغ » الساعة ٢١ . على جسر « ليفنسو Levensau » على قناة الامبراطور غليوم بالقرب من « كيال » وبلغناها انا والكونت « شويرين - كروزينغ » دون عائق . وقلت « لغريادبورغ » ان يعرض على « مونتغمري » استسلاما جزئيا ، ومحض عسكري ، بالنسبة لكل منطقة الشمال جاذبا انتباهه بشكل خاص على مسألة اللاجئين والجنود المنسحبين والذين كانوا سيظهرون على تخوم مناطق الاحتلال البريطاني . وكان يجب قبل كل شيء محاولة الحصول على موافقة في ان تتواصل التحركات في البر كما في البحر . فذهب في الليل مصحوبا بتمنيائنا الحارة بالنجاح .

تابعنا نحو « مورويك » انا و« شويرين - كروزينغ » و« لود - نورات » . وكانت الهجومات الجوية قد استؤنفت . وكانت مطاردات قاذفة ثنير الطرقات « بكشافات النور Projecteurs » وكانت ترمي على حركة المرور . فتوجب علينا التوقف عدة مرّات . وقلّما نلت تلك الليلة وتوجب علي الإجابة عن اسئلة القادة العسكريين الذين ، بالطبع ، لم يكونوا يعرفون ابدا كيف التصرف في هذا الوضع ما بين الحرب والسلم .

وفي صباح ٣ أيار (مايو) كنت مشغول البال بوجه خاص . أكان « فريادبورغ » قد استطاع الوصول الى « هامبورغ » والمقرّ العام

« لمونتغمري » برغم الهجومات الجوية ؟ وكيف كان سيُستقبل بما انه لم يكن يحمل عرضاً بالاستسلام العام كما كان يطلب الحلفاء ؟

وفي الصبيحة ، وبالتأكد من ان الطائرات لم تكن تستأنف تنكيد الايام الاخيرة تبينت خيرا ، معتقدا بأن الامر كان يتعلّق بأثر اللقاء الأول بين « فريادبورغ » و« مونتغمري » ، وكما علمت فيما بعد ، ان هذا الاخير كان قد امر بايقاف الطائرات الجاهزة سابقا للإطلاق لدى علمه بمجيء الفريق اول بحري وبالمهمة التي كان مكلفاً بها .

وفي النهار وصلت السلطات المدنية والعسكرية للبلاد المحتلة بعد من قبلنا . وجاء الجنرال « فون ماتزمر Von Matzmer » محل « سكورنير » . وبلغني رأي هذا الاخير الذي وفقه كان سيدمر جيشه اذا غادر مواقع « السوديت Sudètes » المنظمة جيّداً . ذلك كان ايضا رأي الـ « او.ك.ف O.K.W » . فشرحت له لماذا كنت ارى ضرورة الانسحاب سريع قدر المستطاع باتجاه الجبهة الامريكية . وكان ينبغي فوراً اتخاذ كل الاجراءات من اجل استقبال مجموعة الجيوش .

واعلن « فرانك » الوصي على عرش « البوهيم Bohême » و« مورافيا Moravie » ، ان الاوساط التشيكية المدنية كانت قلقة بشأن مستقبل البلد في حال تحرّر هذا الاخير من قبل الروس . وكان يقترح عرض استسلام من قبلها للامريكيين بدعوتهم الى احتلال بلدهم . وكنت اعتقد ان مثل هذا العرض لم يكن بوسعه ممارسة اي تأثير على نوايا الحلفاء المتعلقة « بتشيكوسلوفاكيا » ، نوايا كان ينبغي عليها ، ان تُقرّر منذ زمن طويل . مع ذلك وافقت على القيام بمحاولة . عاد « فرانك » . ولم نسمع بعد حديثاً عنه . وفي ٦ أيار (مايو) اندلعت فتنة في « براغ » . ويجب ان يُدرج في مآثره حقيقة انه ، دون الاهتمام بسلامته الشخصية عاد من هذا البلد عشية الثورة ، وفق تصريحاته نفسها ، من اجل استثمار اصغر فرصة للانتهاء الى حلّ افضل .

وكان الوضع في هولندا والدانمارك والنرويج يظهر بشكل مختلف تماما وكنا ما نزال نديرها بصلاية . لذلك كنت ما ازال اكثر قلقا لتجنب اي انشقاق عند الاستسلام . واتفقت مع « سايس اينكوار » انه كان سيحاول الحصول على استسلام جزئي بالنسبة لهولندا . وكان لا ينبغي حدوث اي تدمير ولا اجتياح . ولكن منذ اليوم التالي اصبحت هولندا مُدرجة في استسلامنا امام الانكليز .

وفيا كان يتعلّق بالدانمارك اكد لي الجنرال « ليندمان Lindemann » ان وحداته كانت ما تزال سليمة . وبالمقابل نصح « بيست Best » بتجنب مواصلة الاعمال الحربية على الارض الدانماركية^(١) . وياتفاق تام مع الكونت « شويرين - كروزيغ » اعطيت تعليمات للدكتور « بيست » وللجنرال « ليندمان » بتجنب كل خلاف مع السكان الدانماركيين بانتظار الاستسلام الوشيك الوقوع في المستقبل . وادرجت ايضا الدانمارك في الاتفاق مع « مونتغمري » .

وعند المناقشة المتعلقة بالنرويج مع المفوض « تيربوفين Terboven » والجنرال « بوهم Böhme » فوجئت برؤية وصول « هيمليز » مصحوبا بـ « شيلينبرغ Gruppenführer Schellenberg » رئيس شعبة الامن في الخارج . وقال لي الاولان ، الوضع كان ما يزال هادئا . وكان النرويجيون ينتظرون النهاية السريعة للاحتلال الالماني ولم يكونوا يريدون المخاطرة باراقة دم غير مجدية ، بالتمرد .

(١) لم تكن قد تذكرنا لا انا ولا الكونت « شويرين - كروزيغ » ولا مرافقي ان الدكتور « بيست » ، كان يجيئنا آنذاك عن تدخل السويد في حال كانت المانيا ستحاول مواصلة القتال على الارض الدانماركية . ولم اكن قد علمت بهذه النية ، ان السويد كانت ستتصل بالدكتور « بيست » الآ في ٨ كانون الثاني (يناير) ١٩٥٨ عبر نشر الكتاب الابيض السويدي . اذ ليس صحيحا الادعاء بأن هذا « التهديد » كان بوسعه ممارسة تأثير على قراري ، المتخذ منذ ٣٠ نيسان بتجنب كل معركة في البلاد المحتلة .

اقترح « شيلينبرغ » عرض استسلام النروج على السويد ، طالبا من هذه الاخيرة اعتقال وحدات الاحتلال على ارضها . واكتشفت ان « هيلمير » كان قد سبق ان اقام خطوطا في هذا الصدد بواسطة شيلينبرغ . وكان يبدو ان السويد كانت ايضا قد اعطت موافقتها سرّيا بالنسبة لهذا الاعتقال .

بدت لي الاسباب التي كانت قد أدّت الى هذه المفاوضات السريّة مشبوهة . ومن جهة اخرى ، كنت اعتبر مبدأهما بالذات خاطئا ، وكيف في حالة العجز التي كنا قد انتهينا اليها ، كنا سنستطيع « القيام بحيلة » على الحلفاء بعرض استسلام النروج على بلد محايد ؟ وحتى ايجابية الاعتقال على الارض السويدية كانت تبدو لي مشكوكا فيها للغاية . ومن كان يضمن ان السويد ، متروكة لضغط سوفياتي ، كانت سوف لن تسلّم وحداننا للروس (١) ؟

وبنصيحة من الكونت « شويرين - كروزينغ » اقتصررت على الاذن « لشيلينبرغ » من اجل اثبات ما اذا كانت السويد قد اعطت موافقتها بقبول الانكليز الضمني او الصريح . ومنعته بصراحة من حق عقد اي اتفاق .

ولم اسمع بعد الحديث عنه ، وبرضاي ، قُضي الامر ايضا بالاستسلام المعقود من قبلي فيما بعد عدة ايام .

وفي ٣ أيار (مايو) بلّغني المشير « كيسيرلينغ Kesslerling » من المنطقة الجنوبية بأنه كان قد تحمّل باسمه مسؤولية استسلام مجموعة جيوش الجنوب الغربي (الجنرال « فياتينغهوف Vietinghoff ») الموقع في الامس . وكان يطلب مني الاذن بالتفاوض مباشرة مع الحلفاء الغربيين فيما كان يتعلّق بقطاعه ، فأرسلته له في الحال لأنه كان « بوسعنا الابتهاج » كل مرّة كان الامريكيون وليس الروس يدخلون في منطقة .

(١) سُلم لهم فعليا الالمان الذين ابحروا فيما بعد الى « مالوي Malmoe »

عاد « فريادبورغ » قبل منتصف الليل بقليل وابلغني في الحال الحصيلة الجوهرية : لم يكن « مونتغمري » قد رفض عرض الاستسلام الجزئي ولم يكن يطلب استسلاما عاما حتى على الجبهة السوفياتية .

وفي صباح ٤ قَدَمَ « فريادبورغ » تقريره بحضور الكونت « شويرين كروزينغ » و« كايثل » و« جودل » . كان « مونتغمري » يقبل عرضنا ولكنه كان يطلب بضمّ هولندا والدانمارك الى منطقة شمالي المانيا . وكان « فرياد بورغ » قد اجاب بأنه لم يكن يملك السلطات في هذا الصدد ولكنه كان يعتقد بإمكانية ضمان موافقتي . وكان يطلب « مونتغمري » كذلك استسلام كل السفن الحربية والتجارية الموجودة في المنطقة موضوع الخلاف ، كان ذلك يعني مسألة اللاجئين ، المسألة الاساسية بالنسبة لنا . فعرض « فريادبورغ » هذه المسألة مشددا على رغبتنا بانقاذ اكبر عدد ممكن من الاشخاص أجابه « مونتغمري » بأنه كان سوف لن يعترض على مرور جنود منفردين ولكنه كان سيمنع مرور كل وحدة منظّمة . وفيما كان يخضّ المدنيين كان يرفض كل ضمان لأن الامر كان يتعلّق باستسلام عسكري صرف . واضاف بأنه لم يكن « غول فظ » وكان لا ينبغي ايضا حدوث اي تدمير ولا اي خرق للسفن الحربية في المنطقة موضوع الخلاف . عندئذ طلب « فريادبورغ » الاتصال بي لعدم امتلاكه كل الصلاحيات للاجابة عن الاسئلة المطروحة . وكان يروق لنا انا و« شويرين - كروزيك » توسيع الاستسلام الى هولندا والدانمارك . وكنا سعداء برؤية هذين البلدين « تنفصلا » وبإمكانية حلّ هذه المسألة كذلك بطريقة سلمية ومنظّمة .

وبالمقابل كان الشرط بشأن تسليم السفن يُقلقني . وكان سيؤدي الى اثناء نقليات اللاجئين . غير ان تقرير « فريادبورغ » حول موقف « مونتغمري » قَدَمَ لي انطباعا بأنه كان سيصبح من غير الممكن اِصْال السفن بعد الى الغرب في البحر . ولكن كان سيتوجب انزال مسافرينها في المرافئ الدانماركية . وكان وصول حوالي ٣٠٠ ألف الماني سي طرح مسألة صعبة على الدانمارك التي كانت وسائلها ضعيفة . وكان اسكان وتغذية والاعتناء بعدد

كبير التي هذا الحد من الاشخاص الاجانب ، واعداء فضلا عن ذلك ، سيصبح لائقا للغاية . ولكن كنا مجبرين جداً على قبول المساوىء التي كانت ستنتجم عن ذلك .

وتضاربت الآراء بشأن منع اجراء تدمير وخرق للسفن الحربية . وكنا نعتقد اننا و« شويرين كروزينغ » ان رفضه كان سيجازف باعتبارنا بوصفنا محاورين موثوق بهم وكذلك كان سيجازف بأملنا بالحصول على هذا الاستسلام الجزئي من اجل انقاذ الارواح البشرية وبالمقابل اعتبرت القيادة العليا « للويرماشت » ان تسليم اسلحة وخاصة سفنا حربية كان يمس الشرف العسكري .

كنت اعرف جيدا ان مثل هذا التسليم كان سيخالف التقليد المرعي من قبل كل البحريات . فبحرق الاسطول في « سكابا فلاو Scapa Flow » بعد الحرب العالمية الاولى كان بحارتنا قد لبوا القانون العام للشرف العسكري والوطني . مع ذلك لم أرتب من انه كان يتوجب علي الامر به . فلم يكن الوضع يتجلى كما في اي صراع سابق . كان الامر يتعلق بانتزاع عدد لا يحصى من الرجال والنساء والاطفال من الموت ، تماما قبل نهاية الأعمال الحربية . ولو باسم شرف الاستسلام ، كنت ارفض تسليم سفننا كنت سوف لن احصل على الاستسلام الجزئي المرغوب من قبلي . وكان القصف الجوي سيتواصل على مدننا مع نتائجه . وذلك كان يجب منعه حتما . لذلك تشبث بشدة بقراري . فاعترض علي بأنه كان ما يزال لدينا الوقت لتدمير اسلحة واغراق سفن قبل ان يصبح الاستسلام ساري المفعول . اجبت ، كنا سنخرق معنى هذا الاخير . ولم يكن « موتغمري » قد تردد بايقاف طائراته في ٣ أيار (مايو) بمجرد ان علم نيتنا بالاستسلام في حين ان الاستسلام لم يكن قد اصبح معمولاً به .

إذاً ، في هذا الاجتماع ، في ٤ أيار (مايو) صباحا امرت الـ « او.ك.ف O.K.W » بأن ترسل امرا للوحدات بحظر تدمير اسلحتها .

وفي آن واحد نذرت رئيس قيادة اركان القيادة العليا للبحرية بعدم توجيه الكلمة الاصطناعية « ريغنبوجين Regenbogen » (قوس قزح) التي كانت تأمر بحرق السفن ، مقدما له اسباب ذلك . فأتبع هذا الامر ، باستثناء عدد ما من الغواصات التي اغرقها او فجرها قائدها في غضون ليل ٤ - ٥ ايار (مايو) قبل وضع الهدنة موضع التنفيذ . وكان هذا التدمير قد سبق ان حضر عند وصول الامر من القيادة العليا . واعتقد القباطنة المقتنعون بأنه لم يكن بوسعي اعطاء هذا « الامر بالاستسلام » الا تحت الضغط ، بأنهم يتصرفون بالاتجاه المراد من قبل .

وفي صبيحة ٤ ايار (مايو) اعطيت « فريادبورغ » تفريضا مطلقا لقبول طلبات « مونتغمري » . وعاد بالطائرة الى المقر العام البريطاني مع تعليمات بالمتابعة بعد توقيع الاتفاق حتى « رايمز Reims » حيث كان الجنرال « ايزنهاور » لعرض استسلام جزئي من النوع نفسه على الامريكيين .

وبعد رحيله ، احسنا بأننا محزونون من هذا العيب . وكنا قد انجزنا الخطوة الأولى نحو استسلام في الغرب دون ان يكون علينا قبول استسلام الجنود والمدنيين للروس . واستخلصت من ذلك نتائج اخرى كان « مونتغمري » يطالب بايقاف الأعمال الحربية في البحر وتسليم السفن الموجودة في المنطقة موضوع الخلاف يعني في مياه هولندا وشمال غربي المانيا و« شليزويغ - هولشتاين » والدانمارك . وذاها ابعد من ذلك امرت في ٤ ايار (مايو) عند الظهر بايقاف حرب الغواصات في كل البحار ، في الحال . وذلك كان يدخل في نيتي اثناء الأعمال الحربية ضد الغرب بأسرع ما يمكن . وفي السهرة اعلن « فريادبورغ » انه كان قد وقع الاستسلام مع « مونتغمري » وانه كان يذهب الى « ايزنهاور » . وفي ٥ ايار (مايو) الساعة ٨ . اصبح معمولاً به .

وفي ٦ . صباحا وصل الجنرال « كيتزيل » التابع لبعثة « فريادبورغ » الى « موريك » . وكان « فريادبورغ » قد ارسله ليطلعني على حالة

المفاوضات مع « ايزنهاور » . قال لي : كان موقف هذا الاخير - يتناقض مع موقف « مونتغمري » - رفضا كليا . ولم يكن يريد قبول استسلام جزئي لأي سبب . وكان يجب علينا الاستسلام في الحال وبلا قيد ولا شرط على كل الجبهات حتى على الجبهة الروسية . وكانت الوحدات ستلقي اسلحتها دون تدميرها وحيث هي لتصبح اسرى . وكانت قيادة « الويرماشت » العليا ستصبح مسؤولة عن تنفيذ هذا الاستسلام الذي كان يشمل كل السفن الحربية والتجارية .

وكنا نخشى مثل هذا الموقف من جانب « ايزنهاور » . وكنت قد قلت في تصريحى للاذاعة في اول ايار (مايو) وكان قد قرأ :

« بدءاً من الآن لا يقاتل البريطانيون والامريكيون بعد من اجل بلادهم بالذات بل من اجل توسع البلشفية في اوربا » .

وكانت محطة امريكية واقعة في مقر « ايزنهاور » العام قد اجابت بأنه كان المقصود بذلك « حيلة من حيل النازيين المعروفة جيداً لمحاولة دق اسفين بين « ايزنهاور » وحلفائه الروس » .

وكانت العمليات الاخيرة المنظمة من قبله تبين كذلك جيداً بأنه لم يكن يقيم اي وزن للتحوّل المتخذ آنذاك من قبل السياسة العالمية . وكانت امريكا قد بلغت هدفها الاستراتيجي في قهر المانيا بعد اجتياز « الرين Rhin » في « رماغين Remagen » بوحداتها . وبدءاً من ذلك الحين كان سينبغي على الهدف ان يكفّ عن كونه عسكرياً صرفاً ليصبح سياسياً ! احتلال اكبر جزء ممكن من المجال الالماني قبل وصول الروس ، اذاً ، كان من الحكمة بالنسبة للقيادة الامريكية التقدّم نحو الشرق بسرعة من اجل ان تكون الاولى في الاستيلاء على برلين . ولم يتصرّف هكذا « ايزنهاور » . وتشبّث بالخطة العسكرية الحريضة على تدمير واحتلال المانيا بالتعاون مع الجيش الاحمر وتوقف على « الالب » . اذاً سمح للروس بالاستيلاء على برلين واحتلال كل ما امكنهم في المانيا الشرقية . وربما كان هذا التصرف

مفروضاً سياسياً من قبل « واشنطن » ولكنه لم يفهم كم كان الوضع العالمي يتحوّل جذرياً بدءاً من ذلك الحين . واعتبرت ذلك التصرف خاطئاً من جانب الأمريكيين ولم اكن قد غيّرت رأيي اليوم .

وبعد مؤتمر « بوستدام Postdam » صرّح عقيد امريكي للكونت « شويين - كروزينغ » : لم اكن سأبالي برؤية الروس يحتلون كل المانيا - ذلك كان الميقد ، بعينه لكل الرأي العام الامريكي .

ولو ؟ قد قبلت الشروط التي نقلها الجنرال « كينزيل » في هذا الصباح ليوم ٦ أيار (مايو) ، كان سيتوجب عليّ تسليم جيوشنا في الشرق للروس مباشرة . ركان من المستحيل عليّ قبولها ، وكانت هذه الوحدات سوف لن تطيعني . « كان سينجم عن ذلك تشتت فقط نحو الغرب . اذاً ، كانت شروط « ايزنهاور » غير مقبولة ، ولم يبق لي الا محاولة اقناعه بأنه في أية حالة كان لا يمكنني ترك جنودنا وسكاننا يقعون في ايدي السوفييات واني كنت مجبراً على ان اقتصر على هذا العرض للاستسلام الجزئي .

استدعيت « جودل » لارساله لمساعدة « فريادبورغ » مع تعليمات جديدة . واتفقت مع الكونت « شويين - كروزينغ » على هذه الاخيرة :

- ستحاول بعده شرح الاسباب التي تدفعنا لطلب استسلام جزئي للقوات الامريكية واذا فشلت مثل « فريادبورغ » طالب بالنسبة لاستسلام عام بالاجراء التالي : سيجري على حقيبتين . في الاولى ستوقف الأعمال الحربية ولكن ستحتفظ الوحدات الالمانية بـ حرية التحرك . وفي الثانية ستوقف هذه الحرية بدورها . وحاول الحصول على اطول مدة زمنية ممكنة بين الاثنتين ، وعلى كل حال ان يكون اجتياز الخطوط الامريكية من قبل العزل مسموحاً ، وهكذا سينجح عدد اكبر من الجنود واللاجئين المدنيين في الهرب الى الغرب .

وبالتوازي ، سلمت « جودل » مذكرة تعطيه تفويضاً مطلقاً لتوقيع استسلام عام على كل الجبهات ولكن كان لا ينبغي عليه استعماله الا عند

استحالة بلوغ هدفه الأول : الاستسلام الجزئي ، وفقط بعد ابلاغي بالشروط واستلام موافقتي الصريحة برقيا . وفي ٦ أيار (مايو) ذهب بالطائرة الى « رايمز Reims » .

وفي ليل ٦ - ٧ استلمت منه البرقية التالية : « يصرّ الجنرال « ايزنهاور » على ان نوقع اليوم بالذات . وبخلاف ذلك ستقتل جبهات الحلفاء حتى بوجه الاشخاص الذين سيسعون للاستسلام منفردين وستقطع كل المفاوضات . لا ارى الا خيارا : القوضى او التوقيع ، اطلب تأكيدا فورا عبر الاذاعة بأن لدي كل الصلاحيات لتوقيع الاستسلام . وسيمكنه عندئذ ان يصبح معمولا به . وستوقف الأعمال الحربية في ٩ أيار (مايو) الساعة صفر . التوقيت الصيفي الالماني » (جودل) .

وعلمنا فيما بعد ان « ايزنهاور » كان قد رفض من جديد كل استسلام جزئي ورفض قطعاً المرحلتين المقترحتين . واعلن « جودل » انه كان سيرمي كل جندي الماني كان سيظهر حتى ولو اعزل ، امام الخطوط الامريكية للاستسلام . غير انه ، يبدو ، بفضل الموقف الأكثر تفهما للجنرال « بيدل سميث Bedell Smith » رئيس قيادة اركانه وتصريح « جودل » الذي وفقه ، كان يلزمنا على الاقل يومان ، في الحالة التي كانت فيها اتصالاتنا ، لتبليغ امر الاستسلام لكل وحداتنا ، وأخيرا قَبْلَ مهلة ثمانى واربعين ساعة بشرط ان نوقع فورا . اذا ، كان يتوجب عليّ اتخاذ قرار في الحال . ووفق البرقية ، اذا كنا نوقع في ٧ ، وكانت وحداتنا ستستطيع التحرك بعد لغاية ٩ الساعة صفر .

وكنت اخشى ألا تكفي هذه المهلة لانقاذ كل الجنود وكل المدنيين . ومن جهة اخرى ، كان « جودل » قد نجح في الحصول على ذلك ، وانه كان سيسمح لعدد هام من الاشخاص في بلوغ امن الغرب . ويرفض شروط « ايزنهاور » كنت سوف لن احصل على اية فائدة . وكان سينتج عن ذلك القوضى المفرعة والخسائر بالارواح البشرية الهائلة والعديمة الجدوى .

وعليه، ففي الساعة الواحدة صباحا ابرقت لـ « جودل » بأنه كان له صفة بأن يوقع الاستسلام العام على هذا الاساس . وقام بذلك في « رايمز Reims » الساعة ٤١، ٢ .

وفي ٨ أيار (مايو) وبشكل ظاهر وفق رغبة الروس ، كرّر هذا الإجراء في المقر العام للمشير « جوكوف Joukov » القائد العام السوفياتي في « برلين - كارلشورست - Berlin-Korlshorst » . ووقع المشير « كايتل » والجنرال « ستومف Stumpf » والفريق اول بحري « فريادبورغ » باسم الاسلحة الثلاثة ، وطالب الحلفاء الغربيون والسوفيات ، بهذا الشأن ، بسلطات مطلقة موقعة من قبلي تحوّلهم الحق في تنفيذ هذه البادرة وثبتت هذه السلطات بعناية قبل الاحتفال .

عندئذ تقرّر مصير جنود الشرق واللاجئين . ونجح رجال مجموعة الجيوش الجنوبية (الجنرال « راندوليك ») بغالبيتهم العظمى في اجتياز خط الحدود الامريكى . وكان لأولئك من المجموعة الجنوبية - الشرقية (الجنرال « لوهر Loher ») حظا اقل . وفي ٩ أيار (مايو) كان عدد كبير من بينهم على مسافة يومين او ثلاثة ايام سير من خط الحدود . وحاول « لوهر » عبر مفاوضات مع اليوغسلافيين تلطيف قساوة مصيرهم في كل نطاق الممكن . ومع ذلك هلك عدة عشرات الالوف في المعسكرات اليوغسلافية .

وفي الشمال سمح الجنرال الامريكى « غارفين Garvin » الذي كان قد احتل في ٢ أيار (مايو) جزءاً من « ميكليمبورغ » مع فرقته المحمولة جواً في اتصال بالاندفاع الانكليزية على « لويك » والذي كان يتبع نظاميا للجيش البريطاني ، لفلول جيش « الفيستول » بالعبور خلف خطوطه . ولكن بسبب التأخر على الخط الفاصل وقعت ارتال عديدة من اللاجئين في قبضة الروس الذين كانوا يتعقبون عن كثب .

وفي جبهة الوسط ، كان الجيش الثانى عشر ، بقيادة الجنرال « وينك Wenck » ضابط وحدة جيّد بنفس القدر كضابط اركان ، قد استلم في

الايام الاخيرة من نيسان (ابريل) الامر بالجلء عن برلين بالمهاجمة نحو الشرق . ونجح في بلوغ منطقة « بوسندام » وكذلك فتح طريق الغرب للمدافعين عن هذه المدينة وللجيش التاسع (الجنرال بوس Buss) والذين اصطحبوا معهم سيلا من اللاجئين . ولكن لم يسمح للمدنيين باجتياز « الالب » . وقام جيش « وينك » بكل ما كان بوسعه من اجل نقل اكبر عدد ممكن معه بلا علم الامريكيين ، ولكن ترك هذا الحظر غير الانساني قسماً كبيراً من هؤلاء البائسين الذين كان عدد كبير منهم يهرب منذ اسابيع ، تحت رحمة السوفيياتيين .

وكان ايضا مصير جنود جيش « سكورنير » محزنا اكثر . ووصلوا بالجملة الى الخطوط الامريكية ولكن لم يسمح لهم باجتيازها . واستعمل حتى السلاح لردهم . ويعد ان ادوا بشجاعة نادرة واجبههم ، اولئك الذين لم يموتوا من الجوع والبرد تحمّلوا في غضون سنوات مديدة قساوة الاسر الروسي .

ولقد كنت مخطئاً في اول ايار (مايو) في الاستسلام للاعتراض على انسحاب هذا الجيش . وحدث طبعاً التفكك المخيف ولكن لو كان قد وصل في وقت مبكر اكثر إلى الجبهة الامريكية ربما كان سيسمح له بالمرور الى الغرب .

وفي الاقاليم البلطيقية لم يكن من الممكن ان يتم الإخلاء الا عبر البحر ، كون الروس ، ومنذ زمن طويل ، قد سدّوا الطريق البرّي . وهكذا من ٢٣ كانون الثاني (يناير) الى ٨ ايار (مايو) ١٩٤٥ نقلت البحرية ٢٤٠٤٤٧٧ شخصاً قادمين من « كورلاند » و « البروسيتيين » وفيما بعد ، من « البوميرانيا » او جزئياً من « ميكليمبورغ » في ظلّ الهجمات الدائمة للطائرات الانكلو - امريكية والسوفيائية وللغواصات والزوارق الروسية ، كما انه ، احياناً ، عبر حواجز الالغام . وكانت الحسائر هائلة : غرقت الـ « ويلهيلم غوستلوف Wilhelm Gustloff » مع ٤ آلاف مسافر والـ « غوايا Goya » مع ٧ آلاف وحتى السفينة المستشفى « ستوبين

Steuben « مع ٣ آلاف . وبالرغم من ان هذه الخسائر مؤلمة ، لم تكن تمثل مع ذلك إلا ١٪ من عدد مجموع المسافرين ، اذاً وصل ٩٩٪ غير مصابين بأذى ، الى المرافئ الغربية ، وكانت النسبة المئوية للخسائر بخلاف ذلك مرتفعة على الطرقات البرية .

وبسبب نقص الوزن وعدم كفاية ارصفة الـ « ليبو Libau » استطاعت مجموعة وحيدة قليلة العدد من جيش « كورلاند » ان تعود الى المانيا . وتوقفت الأعمال الحربية على كل الجبهات في ٩ أيار (مايو) الساعة صفر . واذيع آخر بلاغ عسكري في ٩ !

منذ منتصف الليل ، سكنت الاسلحة على كل الجبهات . وبأمر من القائد الاعلى كان « الويرماشت » قد اوقف معركة صارت غير مجدية . وهكذا ينتهي صراع دام حوالى ست سنوات . وكان قد جلب لنا انتصارات باهرة ولكن ايضا هزائم فادحة . وكان « الويرماشت » الالمانى قد خسر تحت تفوق ساحق .

وكان الجندي الالمانى الوفى لقسمه قد أدى لبلاده مآثر خالدة . وكان الشعب قد دعمه بكل قواه وبشمن اجسم التضحيات حتى النهاية . وسيحيى التاريخ هذا الاتحاد للجبهة والمؤخرة الذي لا مثيل له لغاية الآن . ولا يمكن العدو نفسه إلا أن يشعر بالاحترام امام ما كان قد اذاه وتحمله في البر والبحر والجو . ولذلك يمكنه ، بتوقفه عن القتال ، الاحتفاظ بفخر مشروع في هذه الساعة الأكثر خطورة في تاريخنا ، قبل ان يعود للعمل بشجاعة وثقة لتحيا المانيا باستمرار . « في هذا اليوم لنفكر برفاقنا الذين قضوا في ساحة الشرف . فذكرهم تأمرنا بالوفاء والطاعة والنظام نحو الوطن النازف من الف جرح » .

واليوم ايضا ، اعتبر هذا الكلام صحيحا .

وفي ٧ أيار (مايو) عاد « فريادبورغ » و « جودل » الى « مورويك » .

وكان « فريادبورغ » يحمل معه عددا من « Stars and stripes » الصحيفة العسكرية الامريكية التي كانت تتضمن صورا شنيعة مأخوذة من معسكر اعتقال « بوشينوالد Buchenwald » . طبعاً ، لم يكن فساد النفايات والتموين قد حسن الوضع في هذه المعسكرات في غضون الاسابيع الاخيرة غير انه لم يكن بوسع اي شك ان يستمر : لم يكن اي شيء مطلقا جديرا بتبرير ما كانت تبينه هذه الصور . اضطربنا منها انا و« فريادبورغ » . ولم نكن قد اعتقدنا في وقت ما ان مثل هذه الامور كانت ممكنة ! مع ذلك كانت مطابقة جدا للواقع - وليس فقط في « بوشينوالد » - كما اكتشفناها بأنفسنا عند وصول سفينة كانت تنقل معتقلين من معسكر اعتقال الى « فلينسبورغ Flensburg » . وقام ضابط قديم بكل ما كان بوسعه من اجل تغذية هؤلاء البائسين والاعتناء بهم . فكيف أمكن لمثل هذه الولايات ان تحدث في المانيا دون ان نلّم بها ؟

فلغاية عام ١٩٣٩ كنت قد امضيت تقريبا كل وقتي في البحر بوصفي قبطان الـ « ايمدين Emden » ثم بوصفي قائد الغوّاصات . وبدءاً من اول الحرب عشت بشكل رئيسي في مركز قيادي . اولا في « سينغواردين Sengwarden » وفي « فريز Frise » الشرقية ثم في باريس وفي « لوريان Lorient » . وكانت تكون هذه الاماكن المختلفة ، اذا صحّ القول ، واحات عسكرية . وكان لنا اتصال قليل ، او لم يكن ، مع السكان الالمان . وكان سير حرب الغوّاصات والانشغال التقني يشغلان كل وقتي . ومن بين الاخبار ، من مصدر العدو ، كنت استلم فقط تلك المتعلقة بالغوّاصات ، فبالنسبة لي ، لم يكن هناك ايّ شك : كانت الاذاعة العدوّة ، وكان ينبغي ان تكون ، موجهة من قبل قسم الدعاية مثل اذاعتنا . لذلك لم اكن اسمع لا هذه ولا تلك .

وعندما اصبحت قائد البحرية كنت اقيم عادة في مركز القيادة « كورال Coralle » المعزول ما بين « بيرنو Bernau » و« ايبيرسولد Eberswalde » شمالي برلين . وعند زيارتي للمقرّ العام كنت اشارك فقط بالاجتماعات

العسكرية ولم يكن « هتلر » يستشيرني إلا في مسائل اختصاصي . ومن جهة أخرى ، لم يكن بوسعي ، كما كنت قد كتبت ، الاهتمام بمسائل أخرى ، وكانت تتطلب كل طاقتي للعمل .

ومارس عليّ ما علمته حول الجانب غير الانساني للنظام الوطني الاشتراكي ، في هذه الاشهر التي تلت الاستسلام وفي عام ١٩٤٦ تأثيرا بالغا جدا . وكنت قد عرضت آنفا موقفي نحو الحزب وعلاقاتي مع « هتلر » . وكنت قد قلت ان فكرة الاتحاد القومي ، بالمعنى الحقيقي والاجتماعي للكلمة ، كانت تثيرني على هذا الاساس . وكان يبدو لي ان جمع كل فروع العرق الجرمانى من قبل « هتلر » في رايخ وحيد هو تحقيق الحلم من اقدم احلام امتنا . وكان تشبثنا يرجع الى اتفاقات « ويستفاليا Westphalie » التي انتهت حرب الثلاثين سنة . وكان اخصامنا الذين حققوا وحدتهم في فجر العصر الحديث يرغبون في ضعفنا وقد منعونا من الانتهاء الى وحدتنا في غضون زمن طويل جدا . وحدها الوطنية الاشتراكية ، كانت قد توصلت الى تحطيم كل المقاومات . واكتسبت من جراء ذلك قيمة تاريخية فائقة الحد .

عندئذ تعلمت كذلك على التعرف على اوجه اخرى اقل جاذبية للغاية ، وفي الحال تغير موقفي نحو النظام المبتكر من قبلها . فمن السخف والحقارة الانغلاق عما تعلمه الحقائق . لذلك ففي تصريحى الاخير في دعوى « نورمبرغ » كنت قد استخلصت نتائجي قائلا قبل الحكم : « لقد كثر الكلام هنا عن مؤامرة كان سيدبرها المتهمون . لا ارى في هذا التأكيد الا عقيدة سياسية . وبما أن هذه العقيدة ، تفلت من كل اثبات لا يمكن الا تصديقها او رفضها . ولكن الشعب الالماني في غالبيته العظمى ما كان ليقبل ان يرى في أي وقت سبب يؤسه في مثل هذه المؤامرة . وسيستطيع رجال السياسة والقانون التباحث في ذلك الى ما لا نهاية وسيتوصلون فقط الى جعل الشعب الالماني يستخلص بصعوبة اكثر من هذه المحاكمات ، الارشاد الوحيد الذي يكون حاسما من اجل تحرير

موقعه بمواجهة الماضي وتكييف مستقبله : في معرفة ان مبدأ الرئيس خاطيء في السياسة .

« كان هذا المبدأ قد طُبّق في مجال القيادة ، مع ابر النتائج ، من قبل كل جيوش العالم . وبسبب ذلك ، كنت قد اعتقدت بأنه كان قابلا للتطبيق ايضا في المجال السياسي ، خصوصا بالنسبة لشعب موجود في وضع ميؤوس مثل وضعنا في عام ١٩٣٢ . وكانت تبدو الانتصارات العظيمة التي فازت بها الحكومة الجديدة والشعور بالسعادة الذي احسّت به كل الامة ، انها تعطيني الحق .

« ولكن اذا ، لم يكن هذا المبدأ قد استطاع اخيرا ، برغم كل المثالية ، وغاية النزاهة وتفاني جماهير الشعب الفقيرة ، الحصول على نتائج اخرى الا جلب البؤس لهذا الشعب ، ذلك ينبغي ان يكون خاطئا ، خاطئا لأن الطبيعة البشرية ، بوضوح ، ليست قادرة على استعمال القوة التي يقدمها هذا المبدأ من اجل الخير دون الاستسلام للاغراءات التي تمّلقها (القوة) .

وفي هذه الايام من ايار (مايو) ١٩٤٥ حيث علمت ببوليات معسكرات الاعتقال ، اتساءل لمعرفة ما كان بوسعي القيام به في هذا الصدد .

وفي ٣٠ نيسان (ابريل) كنت قد طلبت من « هيلمير » حسابا عن سلوكه وكنت قد عرضت ذلك . وحينذاك لم يكن بإمكانني شيء اكثر لأنه كان لا يزال يتصرّف بكل الوسائل البوليسية في حين لم يكن عندي اي منها .

وتغيّر الوضع عندما اصبحت كل المانيا محتلة . وفي ٦ أيار (مايو) عزلت « هيلمير » من كل وظائفه . وعندما عرفت الحقائق المتعلقة بمعسكرات الاعتقال ، تأسّفت كونه ترك يجري ، لأن الأمر برأيي كان يتعلّق بمسألة المانية صرفة وانه كان ينبغي علينا نحن انفسنا ازاحة الستار عن كل الفظائع ومعاقبة المذنبين بأنفسنا . وكان الكونت « شويرين - كروزيغ » يفكر مثلي تماما . وعرض عليّ مرسوما كان يكلف به العدالة بالتحقيق بشأن

هذه الجرائم . ويعتد بنصّه الى « ايزنهاور » مع ملاحظة برجائه منح قضائنا كل التسهيلات الضرورية في هذا الصدد . وعند مقابلة مع السفير « مورفي Murphy » المستشار السياسي للجنرال بلغته خصوصا هذه النقطة طالبا منه الدعم . ووعدني بذلك ولكن لم اسمع بعد كلاما بهذا الشأن .

وبدأ من اول ايار (مايو) وبالتوازي مع جهودي للحصول على شروط اكثر ملاءمة عبر استسلامات جزئية ، اهتمت بتشكيل حكومة ، طبعاً ، كنت بحاجة لمستشار في مجال الشؤون الخارجية . وفي المجال الداخلي ، كان يبدو لي مستقبل الشعب الالماني بأقتم الالوان . كيف يتم تحيُّب كارثة غذائية بما اننا كنا قد خسرننا مقاطعاتنا الشرقية وكون باقي البلاد كان مؤزعا بين المنتصرين ؟ هل كان سينجح توزيع المؤن داخل المناطق المختلفة ؟ كيف تتم اعادة تشغيل نمط الثقليات والاقتصاد ؟ ما العمل بالدرجة الاولى لمعالجة ازمة السكن الهائلة ؟ وكيف كانت ستُحل المسائل النقدية والمالية ؟ وخاصة كيف يمكن اغالة اللاجئين ؟ وكيف سيتم دمج هذه الملايين من الاشخاص في المانيا الغربية ، المكتظة بالسكان سابقا ، وفي اقتصادها ؟ كان يبدو لي ان هذه الاسئلة المتعلقة بمجموع الشعب الالماني كان ينبغي ان تشكل موضوع تنظيم مشترك لكل المناطق . وكان هذا السبب الوحيد يقتضي تأليف حكومة من اجل تأمين وحدة الادارة . وكان كذلك من الضروري جمع افضل الاختصاصيين في كل هذه المجالات ليستطيعوا التعاون مع سلطات الاحتلال ، قبل كل شيء كان الامر يتعلق بانقاذ حياة الشعب بالذات وكان ينبغي علينا اتخاذ التدابير من اجل انجاز كل ما يمكن انجازه في هذا الصدد .

وتشكّلت هذه الاعتبارات حول تأليف الحكومة المؤقتة واتخذت فحوى بعد وصول « شويرين - كروزينغ » . وزيادة على مهامه كوزير للخارجية والمالية كلفته بالادارة العامة للوزارة التي اهتم بتأليفها . ولم يكن بإمكاننا استدعاء الا أناساً موجودين في المنطقة الشمالية ولكننا نجحنا في تأليف حكومة اختصاصيين مؤلفة هكذا : الكونت « شويرين - كروزينغ » الشؤون

الخارجية والمالية . والدكتور « ستوكارت : Stuckart » الداخلية والتعليم الرسمي ، و« سبير » الاقتصاد الوطني والانتاج ؛ و« باك Backe » التموين والزراعة والغابات ، والدكتور « سيلت Seldte » العمل والشؤون الاجتماعية ، والدكتور « دورمبولر Dorpmüller » المواصلات والبريد .

كنا ندرك جيداً بأنه سوف لن نستطيع في البدء امتلاك نشاط ايجابي حقيقي . مع ذلك باشر كل وزير بتحضير خطط وابحث حول طريقة احلال النظام في وضعنا الفاجع . ولقد اذهلني بعض من هذه المستندات والتقارير الشفهية بتفاوله . فمثلاً كان الدكتور « دورمبولر Dorpmüller » الذي كان يعمل رغم سنه بكثير من الحماسة ، يأخذ على عاتقه ترميم كل شبكة النقل والمواصلات في مهلة ستة اسابيع ، وطبعاً ، بشرط ان تترك له الحرية في العمل .

عرضنا هذه الخطط ، من اجل ادارة ممرضة لكل القطاعات المثبتة للحياة الوطنية ، على ممثلي الحلفاء الغربيين والروس الذين كانوا قد وصلوا الى « موريك » . وفي بعض الحالات قدّمنا حتى ايضاحات شفهيّة . وبدا لنا قبل كل شيء انه كان سيوافق على عوننا .

ولكن ذلك لم يكن الا ظاهراً . ففي منتصف ايار (مايو) طلب من الدكتور « دورمبولر » وزير النقلات ومن « باك » وزير التموين الذهاب بالطائرة الى المقر العام الامريكي . وبما انه كان لها مقابلات متكررة مع المراقبين الحلفاء في « موريك » ، كانا يعتقدان انها مدعوان الى « ريمز Reims » بقصد تعاون عملي ، ولكن لم نسمع بعد كلاماً عنها . وبعد ذلك بزمان طويل جداً علمت ان « باك » على الأقل كان قد اعتقل . وامام شبه عجزنا ، كان السؤال يطرح لمعرفة ما اذا كان ينبغي عليّ وعلى الحكومة الاعتزال . وكانت مهمتي ، اتاحة انجاز الاستسلام بشكل طبيعي ، قد أدّيت . وبالرغم من انه لم تكن القطعة الصغيرة المحصورة حول « موريك » قد احتلت واني كنت ما ازال متواجداً هكذا في ارض وطنية ،

بالطبع ، كنت كلياً في قبضة اعدائنا الذين كانوا يمارسون كل السلطة على ما تبقى من المانيا . فبالنسبة لي لم يكن يمكن ان يجري الحديث عن العمل باستقلال كما في لحظة الاستسلام . ألم يكن من الأولى ، والحالة هذه ، انهاء هذا الوجود الوهمي والمبادرة بالذهاب بدل انتظار الاجراءات غير المتوقعة مطلقاً التي كان سيتخذها المنتصرون ؟ سيفهم بسهولة انه لم يكن يسرني البقاء هناك بعد تنفيذ الاستسلام دون اية امكانية للعمل . وكان برأي « سبير » خصوصاً ، انه كان يتوجب علينا الاعتزال . وكان يعتقد ان الامريكيين كانوا سيقبلونه شخصياً كمتعاون .

وبالعكس كان « شويرين - كروزيغ » يعتقد انه كان يجب البقاء ، حتى بخطر رؤية العدو يجعلنا سُخرة على رؤوس الاشهاد . وكان رئيس الرايخ وحكومته المؤقتة يمثلان وحدة المانيا . ولم يكن الاستسلام يتعلّق بصراحة إلا « بالويرماشت » ، ولم تكن الدولة الالمانية قد كُفّت عن الوجود ، ولم يكن واقع تعذر ممارستي لصلاحياتي يغيّر شيئاً من صفتي . وكانت القوى العدوة نفسها قد اعترفت بي كرئيس للدولة بطلبها مني توقيع تنويض مطلق لممثلي الاسلحة الثلاثة المكلفين بتوقيع امضائهم في اسفل صكّ الاستسلام في ٨ ايار (مايو) . ولم يكن بوسعي الاعتزال إلا لحساب خلف .

كنت اعتبر هذا الرأي صائباً . فعند تعييني ، لم اكن قد تعرّفت إلا على مهمة وحيدة : انهاء الحرب . ولكن في اية حالة ، لم يكن ينبغي عليّ بعد الاعتزال طوعاً مع الحكومة المؤقتة . وكان سيصبح من حق المنتصرين اعلان :

كون الحكومة المقبولة شرعاً بالنسبة لمجموع المناطق قد اضمحلّت ، لم يبقَ لنا بعد إلا خلق حكومات في كل منطقة والعمل على ممارسة السلطة فيها من قبل عسكرينا بالذات .

ولهذا السبب ، اذاً كان لا ينبغي عليّ التخلّي إلا بالقوة ، وبخلاف ذلك كنت سأساند تقسيم البلد كما هو الآن . وشكّل رفض الوضع الذي

كان الحلفاء يعترفون لي به ، من تلقاء ذاتي ، الغلطة السياسية الوحيدة التي كنت ما ازال استطيع ارتكابها بعد الاستسلام .

وذلك لم يمنعني من التفكير آنذاك كما اليوم ، بأن ارادة الشعب الالماني وحدها كانت جديرة بتعيين الشخصية الأولى في الدولة . وفي ايار (مايو) ١٩٤٥ ، اذاً كان يتوجب عليّ شغل المنصب الذي كان قد آل اليّ بالصدفة ، حتى الانتخابات او حتى يُعديني الحلفاء عنه بالقوة .

وفي منتصف الشهر بدا ان القوى العدوّة كانت سوف لن تتأخر في حسم المسألة .

وصلت لجنة مراقبة مشتركة بين الحلفاء ، بقيادة الجنرال الامريكي « روكس Rooks » والعميد الانكليزي « فورد Foord » الى « مورويك » بعد الاستسلام الشامل . واكملها فيما بعد مندوب روسي . وفي اثناء محادثة بأقل من ساعة اطلعت الجنرالين الانكلو- ساكسون على الوضع الداخلي . وعرضت عليهما الاجراءات المعتبرة ضرورية من قبلي . وحاولت اعطاء معلومات مشابهة لممثل الصحافة البريطانية السيد « وارد Ward » . وكانت نيتي تعزيز هذه المحادثات بواسطة الوثائق المُعدّة من قبل الحكومة المؤقّته . وكان من واجبي انتهاز كل الفرص التي يمكن ان تسنح من اجل إغاثة الشعب . ولم يكن تحذيري بشأن الأحداث السياسية التي كانت تجري في اوروبا الشرقية يسعى لهدف آخر . ولقد صادف قليلاً من العطف .

واكتشف المندوبون الحلفاء في اثناء هذه الاتصالات موقفا متحفّظاً ولكنه صحيح . واحترموا الاعراف الدولية فيما كان يتعلّق بالاصول . وكان من الطبيعي جدا ان اعضاء الحكومة وانا شخصيا كنا نلاحظ نفس التحفّظ . ولم تكن تتنازل عن شيء من كرامتنا .

وبدأ من منتصف ايار (مايو) توقفت كليا الاتصالات الشخصية مع المندوبين . وبدأت الصحافة العدوّة لاسيما الاذاعة السوفياتية بالاهتمام « بحكومة دونيتز » وقد هاجمني الروس بعنف . وعلناً ، لم يكونوا يريدون

حكومة شرعية واحدة لمجموع المناطق . وكان التعاون مع المندوبين الانكلو- ساكسون في « موريك » قد اثار غضبهم .

قبل كل شيء ، يبدو ان « تشرشل » قد اعترض على عزلي . وكان يرغب في استعمالي « كأداة نافعة » بوضعي لإعطاء اوامر لكل الشعب الالمانى لكي لا يكون على الانكليز « غمس ايديهم في منملة هائجة » . وكان يعتبر كذلك انه كان ينبغي تبرئتي من جرائم الحرب التي كان يمكن ان اكون قد ارتكبتها بوصفي قائدا للغواصات لو كنت اؤدي خدمات لانكلترا . ولم اكن انتظر شيئا آخر من السياسة البريطانية الهادئة والماهرة في التخطيط . والتي كانت ستحاول المحافظة عليّ بقدر ما كنت سأحتفظ بفائدة لها .

ولكن على الأرجح في ١٥ أيار (مايو) طلب « ايزنهاور » ان أضحي لما فيه فائدة للصداقة مع الاتحاد السوفياتي .

وفي ٢٢ ابغني مرافقي وصديقي « لود - نوراث Lüdde Neurath » ان رئيس لجنة المراقبة المشتركة بين الحلفاء كان يدعوني لاجتماع في صباح اليوم التالي على متن السفينة - الشحنة « باتريا Patria » مع « فريادبورغ » و« جودل » .

- اجبت بايجاز ، رتب الحقائق .

لم يكن عندي ادنى شك : كنا سنعتقل من اجل تصفيتنا .

وعندما صعدت سلم فتحة « باتريا Patria » اكتشفت ان الامور كانت قد تغيرت : لا وجود لمقدم انكليزي من اجل استقبال في الاسفل . ولا حرس ليؤدي تحية الشرف . وبالمقابل كان المصورون كثيرون .

ولدى وصولنا على « باتريا Patria » اقمعدونا الى جانب طاولة . وكان من الجانب الآخر رؤساء بعثة الجنرال الامريكي « روكس Rooks » وسط الجنرال البريطاني « فورد Foord » والجنرال السوفياتي « تروسكوف

« Trouskov . فاحساسا بمصيرنا المحتوم احتفظنا ريفي وانا بأكبر رباطة جأش . قرأ لنا الجنرال « روكس Rooks » المذكرة التي وفقها ، ينبغي علينا ان نعتبر انفسنا اسرى حرب بأمر من « ايزنهاور » . وسألني مع قليل من التردد اذا ما كان عندي شيء ما للقول .
- اجبت سيكون كل كلام غير مجد .

ومراجعة نشاطي الآن ، في نهاية الحرب ، اعي جيداً الشك الذي يلف كل الاعمال الانسانية ، وتكشف افضل النوايا مزيفة او تحقيقها معيب . وكنت قد ابتعدت جدا عن التفكير بأن كل الملاحظات والاحكام التي عرضتها يمكن اعتبارها صحيحة « في اوسع بحث à plus ample examen » .

الآن انني ما زلت اعتقد الآن ، انه كان من واجبي نحو بلدي تحمل مسؤولية انتهاء الحرب على عهدي ومحاوله تجنب الفوضى بكل قواي . وكان تنفيذ الاستسلام تدريجيا قد انقذ ارواحا بشرية كثيرة جدا . اشكر القدر لتاحته لي بذلك انجاز آخر عمل مفيد .

خاتمة

في ٤ أيار (مايو) ١٩٤٥ قُتل عرضاً في «مورويك» العقيد البحري «ولفغان لوث Wolfgang Luth» واحد من قباطة الغواصات الفائز بأكثر الانتصارات واحدى الشخصيتين الوحيدتين في البحرية ، الحاملة ارفع وسام ممنوح للشجاعة «فارس الصليب الحديدي مع اوراق السنديان ، وحسام وماسة مصقولة» . ذهب كل ضباط البحرية الموجودين في «فلينسبورغ Flensburg» ليحيوا نعشه الموضوع في القاعة الكبرى للمدرسة البحرية . ولقد كان كرمز .

ففي هذه القاعة الغنيّة جداً بالذكريات ، والتي كان يلتقي فيها منذ عام ١٩٠٩ كل ضباط المستقبل في المناسبات الرسمية ، وفي ذلك اليوم حيث كنا امام مستقبل قاتم جداً بعد خسارة الحرب ، ولم يكن التأبين الاخير الذي اقمناه لـ «لوث Luth» وحده بل لبحريتنا العزيزة كلها .

وكانت قد أدّت واجبها حتى الساعة الاخيرة . ففي عام ١٩٣٩ ويعكس ارادتها الخاصة التي كانت مع الوفاق والسلم الدائم ، ودون استشارتها ودون تسليحها كما يجب ، كان قد توجّب عليها مباشرة القتال ضد قوة انكلترا البحرية الساحقة .

وبوسائلها الضعيفة ، كانت قد قاتلت بكل قواها ويكل ذكائها ضد انكلترا والولايات المتحدة وفازت بانتصارات دون ان يكون ثمة

تكافؤ بين هذه الانتصارات وبين وسائلها . وكانت تستحقها قبل كل شيء بفضل لحمتها المعنوية التي بدونها ما كانت تستطيع مطلقا مواجهة التفوق المادي الهائل لأكبر قوتين بحريتين في العالم .

طبعاً ، كانت حميتها للقتال وروح التضحية عندها تجدان منبعهما في الطريقة التي كانت قد كوّنت ودُرِّبَت بها ولكنها تغذيتنا بالقوة المعنوية التي أظهرها الشعب الألماني بكامله في غضون هذه الحرب .

غير ان هذا الشعب برغم هذه القوة وبرغم هذه التضحيات كان قد تكبد الهزيمة الأشمل في تاريخه .

كيف كنا قد افضينا الى ذلك ؟

وفيما بعد ، سيصدر المؤرخون الحاكمون بتجرّد ، بتأكيد الوثائق التي ما زال قسم منها غير منشور ، حكماً نهائياً .

أما أنا ، فاستطيع فقط ابداء رأيي حول بعض المسائل الخاصة مثل تلك التي أراها اليوم . فبعد خسارة الحرب العالمية الأولى وبسبب معاهدة « فرساي » Versailles » غير المعقولة ، تخبّطت ألمانيا في غضون حوالي خمسة عشر عاماً وسط صعوبات اقتصادية وداخلية متنامية باستمرار . ففي « وايمار » Weimar » أعطى الشعب نفسه دستوراً لم يكن يستجيب للدرجة نضوجه السياسي . ولم تستطع الحكومة التغلّب على الفتن والأهتزاز الاقتصادي والبطالة . لذلك توجّهت ألمانيا نحو الديكتاتورية . ولم يكن « بروينغ » Brüning » نفسه ، قادراً على الحكيم إلا بتشريع استثنائي . ومع مطلع الثلاثينات لم يكن يوجد إلا خيار : أكانت الديكتاتورية ستصبح بلشفية أم مضادة للبلشفية ؟

وامام هذا الخيار ظهر « هتلر » كمخلّص في عيون غالبية الألمان ، كأهون شرّ في عيون الكثير من الآخرين . ويُفسّر ظهوره بظروف العصر .

وصادف حينذاك هدفه، ابقاء الشيوعية خارج أوروبا ، استحسان ليس لدى جماهير الشعب الألماني الغفيرة فحسب بل أيضا نال رضا الحكومات الغربية . وكان من نتيجة السياسة التي اتبعها قبل الحرب ، منع ألمانيا ، ومن جراء ذلك ، على الأقل أوروبا الشرقية أيضا ، من الاستسلام للايديولوجية البلشفية وكذلك تحقيق هذه الوحدة التي كانت البلدان الأخرى بغالبيتها قد حصلت عليها منذ قرون ، واقامة ارسخ سور في أوروبا ضد هذه البلشفية .

وكانت بعض المبادئ المجاهر بها من قبل « هتلر » - اشتراكية مصير كل اعضاء الشعب ، آداب العمل التي وفقها كان كذلك كل اولئك الذين ، في موقعهم ، يؤدون واجبهم لما فيه مصلحة الخير الجماعي ، جديرين بالاحترام - واضحة بالنسبة لجماهير امتنا وكانت تستجيب للرغبة العميقة للسلم الاجتماعي وتكسب الدولة عدداً مهماً من الشغيلة كانوا قد بقوا لغاية ذلك الحين اعداءها لأنه كان ينبغي عليها ان تكون دولة كل الألمان .

وانا شخصياً غالباً ما كنت قد شعرت بهذا الانطباع ، وبعد اقامة من يومين في المقر العام كان عندي احساس بأنه كان ينبغي عليّ العودة لأتلخص من هذه القوة الإيجابية . ولم يكن بالنسبة لي رئيس الدولة الشرعي الواصل الى السلطة بوسائل شرعية والذي كان ينبغي عليّ اطاعته ، والسلطة السياسية ازاء السلطة العسكرية وحسب بل ايضا رجلاً نابغة وطاقية جبّارة . وكان ينبغي عليّ الألمان بمعرفة الجانب الشيطاني من طبيعته بعد فوات الأوان .

ولقد اوصله الى الحرب تجاهله للعقلية الانكليزية التي لم يكن بوسعها قبول نمو جديد في قدرة ألمانيا . وهكذا اصبح امام الصراع الذي كان يهدد تحته لأنه كان قد قال بذاته : « كان هذا الصراع يعني نهاية ألمانيا » .

ويعرف اولئك الذين كانوا في المانيا في مطلع ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ ان الشعب لم يبدِ اي فرح بل بالعكس . غير انه خضع للواقع فقبل تضحية اثر تضحية ؛ وقاتل الجنود الالمان بتفانٍ نادر . وأتبع الشعب و« الويرماشت » الطريق نفسها حتى النهاية عبر الانتصارات والهزائم .

واليوم ، يشعر كل الماني شريف بالخجل بالنسبة للجرائم المرتكبة في ظهر الامة في ظل الرايخ الثالث . ومن المناقض لأي مفهوم قانوني ، جعل شعب مسؤول بشكل جماعي عن جرائم قلّة صغيرة . ولا يمكن اعتبار اناس مذنبين بأمور كانوا يجهلون بها تماما .

ويُشكّل التأكيد بأن شعبا هو أكثر فسقا للغاية من الشعوب الاخرى اكلوبة ويصبح غير عادل خصوصا من جانب الامم التي في غضبون الحرب وبعد عام ١٩٤٥ كانت قد اقترفت اعمالا مناقضة كذلك للحق والاخلاق والتي ذهب ضحيتها ملايين الالمان .

إذا ، اعتبر من المسيء ان بعضاً منا يتهمون جهازاً بمجموع شعبنا ويؤكدون بايجاز مسؤوليته الجنائية . فليس هذا الموقف من النوع الذي يُكسبنا اعتبار الأمم الاخرى . ولا احد يتحدث عن وحشية الأعمال المرتكبة كذلك ضدنا .

ولقد انكشف مبدأ الرئيس الذي يستبعد مراقبة السلطة مضراً فيها ينحصر « هتلر » . ومن غير الممكن لأي شعب اثناء اختياره رئيسا له معرفة اية سمات من طبعه ستتغلب فيه : درس واحد يجب استخلاصه : ينبغي على الدستور ان يحرم امكانية تجاوز السلطة ، ووضع الحرية والواجب كأساس للحياة المشتركة .

ولذلك فمن المؤكد ان الشكل الديموقراطي الضامن حرمة الحرية والأمن القانوني للأشخاص هو الشكل الذي يناسب شعبا ذا حضارة عريقة . وتتضمن مهمة تشريع وسياسة داخلية ديموقراطيين تطبيق هذه

المبادئ بعدالة على كل المواطنين .

إذاً ، كان الماضي قد علّمنا نتائج الاعتداد وتجاوز السلطة ، فيجب من جهة اخرى ان نتشبّث باليقين بأن مبدأ الصحة الخلقية والسياسية لشعبنا يكمن في شعور وطني ، وطبيعي ، مسلم به ، غارزاً جذوره في حبّ الوطن ، ولغتنا وحضارتنا وتاريخنا ، ويشكّل هذا الشعور الوطني الشرط المسبق لعلاقتنا الاممية ، لأن الكلمة نفسها تبين ذلك ، فالأمر يتعلّق بعلاقات « بين الامم » . ولا يشكّل مثل هذا الشعور عائقاً للصدقة مع بلدان اخرى .

ان تعيين مدلول لمفهوم « اممي » مضاد للامة ، موجه ضد بلده بالذات ، خاطيء ومخالف لمصلحة العلاقات بين الدول . ولا تقوم بذلك اية امة اخرى ، باستثناء المانيا بين الفينة والفينة .

اكرّر ذلك : ينبغي علينا استعادة شعور وطني طبيعي وسليم ومن جراء هذا مفعم بالاعتدال . وبهذا المعنى يجب تثقيف الجيل الصاعد . ومن اجل ذلك ، من الضروري ان نقول له الحقيقة التاريخية حول ماضينا وليس باعطائه عرضاً جزئياً منها مكوّناً صدى للتربية الجديدة المُجرّبة من قبل القوى المحتلة .

وفي غضون حياتي كنت قد صادفت كثيراً من التضحية والاستقامة عند مرؤوسي الى درجة انني اشعر بصددهم بعرفان بالجميل لا متناهٍ . ولا يحقّ لأي شخص الانتقاص مما كان جنودنا قد انجزوه في غضون الحرب الأخيرة . فإن ذلك سيجرح الاحترام المتوجّب نحو أولئك الذين سقطوا اثناء تأدية واجبهم .

فإن نفس هذه التضحية ونفس هذه الاستقامة ، هما ، بذهني ، الاساسان الضروريان للصحة الخلقيّة ولا يهاض شعبنا .

ملحق - أول -
المميزات الرئيسية للعوامات الألمانية

السرعة القصوى (فوق الماء وتحت) عقدة	مدى العمل (بالسرعات على سطح الماء وتحت) ميل	الوزن الحقيقي (تحت الماء وفوقه) - طن -	التموذج الوزن - واشنطن - طن -
١٧,٧	(١٢ عقدة) ٦٧٠٠	٨٦٢	الأول ٧١٢
٨,٢	(٤ عقد) ٨٠	٩٨٣	
١٣,٠	(١٢ عقدة) ١٠٥٠	٢٥٤	٢٥٠ الثاني
٦,٩	(٤ عقد) ٣٥	٣٠٣	
١٦,٠	(١٠ عقد) ٦٢٠٠	٦٢٦	٥٠٠ - أ - السابع
٨,٠	(١٢ عقدة) ٤٣٠٠	٧٤٥	VII a
	(٤ عقد) ٩٠		
١٧,٢	(١٠ عقد) ٨٧٠٠	٧٥٣	٥١٧ - ب - السابع
٨,٠	(١٢ عقدة) ٦٥٠٠	٨٥٧	VII b
	(٤ عقد) ٧٢		
١٧,٣	(١٠ عقد) ٨٨٥٠	٧٦٩	٥١٧ - ث - السابع
٧,٦	(١٢ عقدة) ٦٥٠٠	٨٧١	VII c
	(٤ عقد) ٨٠		

النموذج	الوزن - واشنطن - طن	الوزن الحقيقي (تحت الماء وفوقه) - طن -	مدى العمل (بالسرعات) على سطح الماء وتحت - ميل -	السرعة القصوى (فوق الماء وتحت) عقدة
IXc التاسع ث	٧٤٠	١١٢٠ ١٢٣٢	(١٣,٤٥٠ عقد) (١١,٠٠٠ عقد) (٦٣ عقد)	١٨,٢ ٧,٣
IXD2 التاسع د	-	١٦١٢ ١٨٠٤	(٣١,٥٠٠ عقد) (٢٣,٧٠٠ عقد) (٥٧ عقد)	١٩,٢ ٦,٩
XB - ب - المعثر - (mines) (الغام)	-	١٧٦٣ ٢١٧٧	(١٨,٤٥٠ عقد) (١٤,٥٠٠ عقد) (٩٣ عقد)	١٦,٤ ٧,٠
XIV الرابع عشر (ravit) (تموين) الواحد والمعثر وXXII	-	١٦٨٨ ٢٩٣٢ ١٦٢١ ١٨١٩	(١٢,٣٥٠ عقد) (٩,٣٠٠ عقد) (١٥,٥٠٠ عقد) (١١,١٥٠ عقد) (٢٨٥ عقد)	١٤,٥ ٦,٢ ١٥,٥ ١٧,٥
الثالث والمعثر وXXIII	-	٢٣٢ ٢٥٦	(١,٣٥٠ عقد) (١٧٥ عقد)	٩,٥ ١٢,٠

- ملحق ثانٍ -

عدد الغواصات الألمانية .

- ١ - في اول ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ : ٥٧ غَوَاصَة
- ٢ - من اول ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ الى ٨ أيار (مايو) ١٩٤٥
باشرت الخدمة ١١١٣ غَوَاصَة منها ١٠٩٩ مبنية في احواض المانية ،
و٤ بواسطة احواض اجنبية و١٠ غَوَاصَات اجنبية مأسورة .
- ٣ - ومن اصل هذه الغَوَاصَات ١١٧٠ انجزت ٨٦٣ رحلة بحرية
حربية على الأقل .
- ٤ - فُقدت ٦٣٠ منها ٦٠٣ بفعل العدو و٢٠ لاسباب ما زالت
مجهولة و٧ بحوادث .
- ٥ - بالاضافة لذلك دُمّر في المياه الألمانية او في المرافئ (قصف او
الغام) ٨١ غَوَاصَة و٤٢ بحوادث .
- ٦ - عند الجلاء عن قواعد او في نهاية الأعمال الحربية دُمّرت
٢١٥ غَوَاصَة او أغرقت من قبل طواقمها (عُمّوم بعضها من قبل
الحلفاء) . وقضي على ثمانٍ وثلاثين لأنها كانت قد تكبدت اضرارا
متعددا اصلاحها او لأنها كانت قديمة أكثر مما ينبغي . وسُلمت
احدى عشرة غَوَاصَة لبحريات اخرى او احتجزت اثر اضرار ، في
مرافئ اجنبية . واقتيدت مئة وثلاث وخمسون غَوَاصَة في نهاية الحرب
الى مرافئ بريطانية او حليفة .
- ٧ - وكانت الانتصارات المحرزة ضد السفن الحربية العدوّة (من
ضمنها بالالغام) وفق المراجع المنشورة من قبل خصوصنا :

نوع	غريقة	محصرة
حاملة - طائرات :	٣	—
حاملات - طائرات مواكبة :	٣	٢
بوارج :	٢	٣
طرادات خفيفة :	٥	٥
زارعات الغام :	١	١
مدفّرات :	٣٤	١١
مدفّرات مواكبة :	١٨	١٤
فرقاطات :	٢	٤
حرّاقات :	٢٦	٢
سلوب (مراكب شراعية وحيدة الصاري)	١٣	٣
كاسحات الغام المدّ :	١٠	—
غوّاصات :	٩	—
مطاردات الغوّاصات :	٣	—
زوارق بمحرك ، كاسحات صغيرة :	٣	—
سفن انزال :	١٣	—
سفن - مستودعات :	٢	—
سفن تموين (ميوّن) :	١	—
	١٤٨	٤٥

٨ - اغرقت الغوّاصات بالطوربيد وبالمدفع او بالالغام : ٢٧٥٩
سفينة اي ٤١٣، ٤١١٩، ١ طنّاً من الحمولة الخام مؤرّعة هكذا :

- بحر الشمال والاطلسي والمحيط الهندي .

٢٤٤٩ سفينة اي ٨٩٩، ٩٢٣، ١٢ طنّاً (بالطوربيد والمدفع)

٥٤ سفينة أي ٧١٧، ١٩٢ طنّاً (بالالغام) .

- النروج ، بحر « بارينتز Barentz » « الشاطئ السيارى Côte
« Sibérienne

٩٩ سفينة اى ٣١٨ , ٤٣٠ طنا .

- ايطاليا والمتوسط :

١١٣ سفينة اى ٤٥٣ , ٥١٨ طنا

- البلطيق

حوالى ١٨ سفينة اى ٦٠٠ , ٨ طن .

- البحر الاسود

حوالى ٢٦ سفينة اى ٤٢٦ , ٤٥ طنا .

(كل الارقام مؤكدة من قبل الحلفاء او الحيايين) .

فهرس

الموضوع	الصفحة
- الفصل الأول :	
تمهيد	٧
- الفصل الثاني :	
مهمة جديدة	١٤
- الفصل الثالث :	
تكتيك قطيع الذئاب	٢٣
- الفصل الرابع :	
بناء الغواصات :	
من العام (١٩٣٥) الى العام (١٩٣٩)	٣١
- الفصل الخامس :	
القسم الأول من الحرب الغواصة	
من ايلول (سبتمبر) (١٩٣٩) الى ايار (مايو) (١٩٤٠)	٤٢
- الفصل السادس :	
معركة الاطلسي	
المرحلة الأولى : من تموز (يوليو)	
حتى تشرين الأول (اكتوبر) (١٩٤٠)	٦٨
- الفصل السابع :	
التصرفات العدوانية للولايات المتحدة	
قبل ١١ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤١	٨٦

- الفصل الثامن :

معركة الاطلسي :

من كانون الثاني (يناير) الى تموز (يوليو) ١٩٤٢ ١٠٠

- الفصل التاسع :

حادث « لاكونيا » ١٣٢

- الفصل العاشر :

اصبحت قائد البحرية

موقفى ازاء الوطنية الاشتراكية

وعلاقى مع هتلر ١٤٥

- الفصل الحادي عشر :

معركة الاطلسي

من كانون الثاني (يناير) الى أيار (مايو) ١٩٤٣ ١٦٣

- الفصل الثاني عشر :

عملي بوصفي قائدا عاما للبحرية : ١٩٤

١ - مسألة العتاد ١٩٤

٢ - البحر المتوسط ٢٠٩

٣ - القيادة العليا والملكات الدنيا للحرب ٢٢٠

٤ - مسألة سفن القتال الكبيرة

ومعركتها الاخيرة في « الاركتيك » ٢٢٣

٥ - البحر الاسود ٢٤٠

٦ - إنزال النورماندي ٢٤٥

٧ - البلطيق ٢٥٢

- الفصل الثالث عشر :

في ٢٠ تموز (يوليو) ١٩٤٤ ٢٥٥

- الفصل الرابع عشر :

حرب الغواصات

من ايار (مايو) ١٩٤٣ حتى نهاية الحرب ٢٦١

- الفصل الخامس عشر :

رئيس دولة ٢٩٠

- خاتمة ٣٣٨

- ملحق اول : المميزات الرئيسية للغواصات الالمانية ٣٤٣

- ملحق ثانٍ : عدد الغواصات الالمانية ٣٤٥

مذكرات أمير البحر دونيتز

دونيتز كان آخر رئيس دولة لألمانيا الاشتراكية (النازية) إنه العسكري الذي عهد اليه هتلر بكل سلطاته ، وكان ذلك في ٣٠ نيسان (ابريل) من عام ١٩٤٥ .

لقد دام حكم دونيتز من أول أيار (مايو) ١٩٤٥ حتى ٢٢ منه حين اوقفته سلطات الحلفاء وادعته السجن ثمهداً لمحاكمته أمام محكمة نورمبرغ التي حكمت عليه بالسجن عشر سنوات ثم أخلي سبيله قبل بضع سنوات من انتهاء المدة .

كان دونيتز يتمتع بتربية اخلاقية خاصة بعيدة كل البعد عن الاعيب السياسة ومفاسدها منذ ان كان طالباً في البحرية الملكية ، حتى اذا بلغ رتبة القيادة برز قائداً حريباً لم يتهرب من واجبه حتى في موضى الهزيمة التي منيت بها المانيا النازية ، فهو الذي لم يتهرب من خلافة « هتلر » وهو الذي اعطى الأمر بالاستسلام بوصفه آخر رئيس « للرايخ » .

فماذا فعل دونيتز خلال توليه السلطة مدة عشرين يوماً في بلد خسر كل شيء وفقد الملايين من جنوده ومواطنيه في حرب لم تعرف البشرية لها مثيلاً ؟

فمن هو دونيتز قائد اساطيل الغواصات ثم امير البحرية الالمانية ثم المفاوض الماهر مع المنتصرين على النازية ؟
فصول هذا الكتاب فيها الجواب .

الناشر

المؤسسة العربية
للدراسات والنشر

بناية مرج الكارنفل - سابقه الجنزير - ط ١ / ٨٠٧٩٠٠
بيروت - سوريا - بيروت - ص ٥٠ / ٨٠٧٩٠٠